









387.10981  
P 372



# RELATORIO

— DOS —

## SERVIÇOS EXECUTADOS DURANTE O ANNO DE 1935

APRESENTADO AO

*Exm.º Sr. Dr. João Marques dos Reis*

M. D. Ministro da Viação e Obras Publicas

PELO DIRECTOR

*Engenheiro civil, Dr. Frederico Cezar Burlamaqui*



RIO DE JANEIRO

OFFICINAS DOS CORREIOS E TELEGRAPHOS

1936

1305 49346

GABINETE DO DIRECTOR

**ASSUMPTO : — RELATORIO DOS SERVIÇOS EXECUTADOS DURANTE  
O ANNO DE 1935.**

EXMO. SR.

EM CUMPRIMENTO AO DISPOSTO NO ART. 4º, N. XVIII, DO REGULAMENTO EM VIGOR, APPROVADO PELO DECRETO N. 23.067, DE 11 DE AGOSTO DE 1933, TENHO A HONRA DE APRESENTAR A V. EXA. O RELATORIO DOS SERVIÇOS DESTE DEPARTAMENTO, EXECUTADOS DURANTE O ANNO DE 1935.

COMPOSTO ESTE DEPARTAMENTO DE QUATRO DIVISÕES, ALEM DO GABINETE, É NATURALMENTE DIVIDIDO O PRESENTE TRABALHO EM TRES PARTES CORRESPONDENTES, A SABER:

1ª PARTE — GABINETE E 1ª DIVISÃO — SECRETARIA, CONTADORIA E PATRIMONIO, SUBORDINADOS AO GABINETE;

2ª PARTE — 2ª DIVISÃO — ESTUDOS, PROJECTOS E OBRAS NOS PORTOS E VIAS NAVEGAVEIS; E

3ª DIVISÃO — LEGISLAÇÃO, CONTRACTOS E EXPLORAÇÃO DE PORTOS OU VIAS NAVEGAVEIS, E DA NAVEGAÇÃO MERCANTE;

3ª PARTE — 4ª DIVISÃO — ESTATISTICA PORTUARIA E DE NAVEGAÇÃO.

TEVE O PRESENTE RELATORIO DE SOFRER ALGUM ATRAZO, RELATIVAMENTE PEQUENO E ISSO DEVIDO Á DIFFICULDADE QUE EXISTE EM CONSEGUIREM AS DIVISÕES APRESENTAR A ESTA DIRECTORIA A RESENHA DOS SEUS TRABALHOS ANNUAES DENTRO DO PRAZO REGULAMENTAR QUE, FINDA A 31 DE JANEIRO. O GRANDE NUMERO DE FISCALIZAÇÕES E COMMISSÕES SUBORDINADAS A ESTE DEPARTAMENTO E SITUADAS NA VASTA COSTA E INTERIOR DO PAIZ, DESDE O ESTADO DO AMAZONAS (PORTO DE MANÁOS), ATÉ AO DO RIO GRANDE DO SUL E O DE MATTO GROSSO (PORTO DE CORUMBÁ), TORNA DIFFICIL ÁS DIVISÕES OBTEREM, A TEMPO, OS DADOS COMPLETOS RELATIVOS A TODOS ESSES PORTOS E VIAS DE NAVEGAÇÃO; E ASSIM É QUE, ESPECIALMENTE QUANTO Á ESTATISTICA, SÓ FICAM COMPLETOS TODOS OS DADOS PORTUARIOS DE CADA ANNO, DEPOIS DO MEZ DE JANEIRO DO ANNO SEGUINTE, BEM COMO SÓ PODEM SER APRESENTADOS OS DADOS DA ESTATISTICA DE NAVEGAÇÃO COM UM ANNO DE ATRAZO.

ISTO POSTO, PASSO A RELATAR, EM DETALHE, OS ASSUMPTOS ATINENTES ÁS TRES PARTES ACIMA INDICADAS, DESTACANDO EM CADA UMA DELLAS, SEMPRE QUE POSSIVEL, AS RELATIVAS AOS PORTOS E Á NAVEGAÇÃO.



# Gabinete e 1ª Divisão

*Funcionou com toda a regularidade o Gabinete, com o pessoal determinado pelo Regulamento deste Departamento e mais dois auxiliares designados para esse fim, de accordo com a autorisação de V. Exa., conservando-se os referidos funcionarios em situação identica é do anno anterior.*

*O movimento da correspondencia do Gabinete foi o seguinte:*

<i>Officios expedidos</i> .....	267
<i>Cartas</i> .....	559
<i>Telegrammas</i> .....	675

*A Primeira Divisão, sob a direcção do Chefe de Gabinete, é constituida de:*

- a) *Secretaria;*
- b) *Contadoria;*
- c) *Patrimonio.*

## a) — SECRETARIA

*Com a integração deste Departamento em todas as suas funcções, tiveram grande aumento os serviços a cargo da Secretaria, por onde transitam todos os processos.*

*Deram entrada na Secretaria 9.480 papeis e transitaram pelo Protocollo 24.908, não computando os que foram remettidos pelo Gabinete, Patrimonio, 2ª, 3ª e 4ª Divisões, que fazem remessa por meio de protocollo. O numero de papeis expedidos foi de 6.698 discriminadamente:*

## PROTOCOLLO GERAL

Recebidos:

<i>Officios</i> .....	5.750
<i>Telegrammas</i> .....	1.799
<i>Papeletas</i> .....	772
<i>Requerimentos e propostas</i> .....	735
<i>Portarias</i> .....	222
<i>Cartas</i> .....	147
<i>Avisos</i> .....	45

<i>Memoranda</i> .....	15
<i>Circulares</i> .....	14
<i>Radio</i> .....	1
	9.480

Expedidos:

<i>Officios</i> .....	5.865
<i>Telegrammas</i> .....	716
<i>Portarias</i> .....	119
	6.698

## COMISSÃO DE COMPRAS

<i>Pedidos feitos</i> .....	85
-----------------------------	----

## MOVIMENTO DE VERBAS

### SUB-CONSIGNAÇÃO 7 — MATERIAL PERMANENTE

<i>Verba distribuída</i> .....	87:800\$000
<i>Importancia despendida</i> .....	87:209\$000
<i>Saldo</i> .....	591\$000

### SUB-CONSIGNAÇÃO 8 — MATERIAL DE CONSUMO

<i>Verba distribuída</i> .....	90:000\$000
<i>Importancia despendida</i> .....	86:676\$000
<i>Saldo</i> .....	5:324\$000

### b) — CONTADORIA

*A este Departamento foram concedidas as seguintes verbas, pela Lei n. 5, de 12 de Novembro de 1954:*

#### VERBA 7<sup>a</sup>

<i>Pessoal</i> .....	9.144:520\$000	
<i>Material</i> .....	1.825:000\$000	10.969:520\$000

#### VERBA 12<sup>a</sup>

<i>Subvenções</i> .....	51.742:000\$000
-------------------------	-----------------

## VERBA 15<sup>a</sup>

*Estudos e obras..... 14.020.000\$000*

*Além das citadas verbas, foram concedidos créditos de emergência para obras de calamidade pública no Estado da Bahia, tendo, porém, as despesas feitas por conta dos mesmos sido effectuadas por adiantamentos autorisados por esse Ministerio.*

*A Contadoria deste Departamento, expediu guias de recolhimento ao Thesouro Nacional, na importancia de Rs. 170:000\$000, referentes á quotas de fiscalisação das seguintes Companhias: Docas de Santos, Docas da Bahia, Port of Pará e Manáos Harbour, importancia essa recolhida ao Thesouro, como « renda a classificar » em virtude de não constar de renda discriminada da Lei de Receita.*

*A Administração do Porto do Rio de Janeiro recolheu ao Thesouro Nacional, por meio de guia da Contadoria desse Departamento, a importancia de Rs. 162:614\$900, referente aos saldos liquidados de sua renda no periodo de Fevereiro a Outubro de 1935.*

*Das verbas destinadas a este Departamento ficaram em ser no Tribunal de Contas os seguintes saldos:*

### Verba 7<sup>a</sup>

*Pessoal..... 111:317\$200*  
*Material..... 122:197\$400*

### Verba 15<sup>a</sup>

*Pessoal e Material..... 1.028:575\$450*

*Foram distribuidos ao Thesouro Nacional para despesas da Administração Central:*

### VERBA 7<sup>a</sup>

*Pessoal..... 2.486:160\$000*

*Foram distribuidos ás Fiscalisações:*

### VERBA 7<sup>a</sup>

*Pessoal..... 6.240:831\$600*  
*Material..... 1.316:060\$000*  
*Verba 15<sup>a</sup>..... 8.929:710\$000*

*Por conta dessas verbas foram feitas as seguintes despesas:*

## NA ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

### VERBA 7<sup>a</sup>

*Pessoal..... 2.645:905\$500*  
*Material..... 157:745\$300*  
*Verba 15<sup>a</sup>..... 4.061:256\$000*

## NAS FISCALISAÇÕES

### VERBA 7<sup>a</sup>

*Pessoal..... 5.828:996\$700*  
*Material..... 1.167:169\$600*  
*Verba 15<sup>a</sup>..... 8.781:249\$750*

Resultando, nas Fiscalisações, os saldos de:

Verba 7 <sup>a</sup> .....	560.502\$800
Verba 7 <sup>a</sup> .....	577.889\$700
Verba 15 <sup>a</sup> .....	148.920\$800

O serviço da Contadoria funcionou com toda a regularidade, não se verificando atrazo de nenhum processo. O fichario á cargo da mesma Contadoria, se acha em dia, estando quasi concluida a parte referente aos diaristas dos portos.

### c) — PATRIMONIO

Afim de melhor attender ás necessidades dos serviços, providenciei sobre reforma do archivo de plantas e documentos deste Departamento. Do referido archivo, constam cerca de 2.500 plantas. Com a reforma do processo de archivamento que vae ser adoptado, se tornará facil a consulta de quaesquer dellas.

Durante o anno proximo findo, transitaram pelo Patrimonio 8.455 processos, assim discriminados:

Avisos.....	15
Telegrammas.....	1.519
Requerimentos.....	770
Papeletas.....	685
Portarias.....	217
Cartas.....	210
Circulares.....	73
Officios.....	4.955
Foram expedidas pelo Patrimonio 95 certidões.....	95

---

8.526

Acham-se tambem a cargo do Patrimonio, collecções de photographias dos differentes serviços e maquettes de diversos portos. Com o nome de « Francisco Bicalho » foi inaugurada, com a presença de V. Exa., uma bibliotheca de trabalhos portuarios. Este Departamento prestou assim uma justa homenagem a um dos maiores vultos da engenharia nacional.

# Porto de Manáos

O porto de Manáos, desde 1903, vem sendo explorado pela Companhia "Manáos Harbour Limited". Em virtude da modificação feita no respectivo contracto, pelo decreto n. 8.554, de 13 de Fevereiro de 1911, o prazo da concessão passou a ser de sessenta annos, contados de 30 de Julho de 1910, podendo ser as obras resgatadas pelo Governo Federal, em qualquer tempo, a partir de 30 de Junho de 1920.

**Patrimonio** — O valor dos bens moveis e immoveis, que se acham sob a guarda da Fiscalização, é de 60 :186\$000.

**Almoxarifado** — O balanço dado no Almoxarifado accusou o resultado seguinte:

Saldo de 1934.....	1 :173\$500	
Material adquirido em 1935.....	2 :150\$500	
Total.....		3 :524\$000
Consumido em 1935.....		1 :773\$900
Saldo que passa para 1936.....		1 :550\$100

## Movimento das verbas da Fiscalização:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal.....	178 :298\$000	135 :895\$900	42 :402\$100
Material.....	7 :800\$000	7 :790\$600	9\$400
Totaes.....	186 :098\$000	143 :686\$500	42 :411\$500

**Exploração commercial do porto** — Os serviços de exploração commercial do porto foram feitos com grande regularidade.

**Tomadas de Contas** — Procedeu-se á tomada de contas referente ao anno de 1934 tendo sido apurado o seguinte:

Receita bruta.....	3.049 :331\$620
Despesas de custeio.....	1.769 :581\$233
Lucros liquidos.....	1.279 :750\$387

Capital reconhecido como effectivamente empregado no porto, até 31 de Dezembro de 1934 — 19.676 :765\$382.

A percentagem sobre os lucros liquidos foi de 6,5038 %.

Essa tomada de contas foi approvada pelo Aviso n. 3.106, de 16 de Setembro de 1935.

Sem caracter geral e sem autorisação, a Companhia reduziu, indevidamente, a taxa de sal cobrada de determinados importadores. Por esse facto, e de accordo com o despacho de V. Exa., foi multada por este Departamento.

Tendo sido iniciada, em Itacoatiara, sem audiência do Governo Federal a construção de um cães fluctuante, semelhante aos da "Manaos Harbour", em Manaos, a Fiscalização do Porto foi autorizada a dar providencias junto ao Procurador da Republica, no Estado do Amazonas, no sentido de serem as obras embargadas. O resultado da acção dessa autoridade está sendo aguardado.

**Obras** — A Companhia proseguiu na execução do aterro do antigo Trapiche Teixeira e fez a pavimentação, em cimento armado, do prolongamento do fluctuante D. K.

Nesses trabalhos, foram despendidos 266:052\$269.

De accordo com a autorização dada, a Companhia iniciou a demolição das ruínas do antigo Trapiche Witt.

Autorizada pelo decreto n. 444, de 22 de Novembro, a concessionaria adquiriu, para os seus serviços, um aotu-carrinho systema "Laycock" e uma alvarenga n. 2, pelas importancias de 15:405\$601 e 87:776\$123, respectivamente. Essas importancias serão, opportunamente levadas á conta do capital da Companhia.

**Nova tarifa do porto** — Pela Portaria n. 751, de 30 de Setembro, de V. Exa., e de conformidade com o decreto n. 24.508, de 29 de Junho de 1934, foi approvada, a titulo de experiencia, durante um anno, a nova tarifa do porto. Essa tarifa deverá entrar em vigor em 1º de Janeiro de 1936.

Tendo verificado que varias serrarias localizados ás margens dos igarapés da Cachoeirinha e da Cachoeira Grande, fazem o lançamento de lixo, serragens e restos de madeira, em grande quantidade, dentro do leito dos mesmos igarapés, já em varios pontos completamente obstruidos, a Fiscalização do Porto prohibiu, por edital, que essa pratica continuasse, visto tratar-se de uma infracção do art. 21, alinea IX, do actual Regulamento deste Departamento.

Tendo-se entendido com a Fiscalização, promptificaram-se os infractores a attender ao edital, para o que pediram maior prazo.

O assumpto está sendo estudado para uma solução economica e hygienica, como o caso requer.

**Navegação** — Os serviços de navegação do Estado do Amazonas são feitos pelas Companhias "Lloyd Brasileiro", "The Amazon River Steam Navigation Co." (1911), "Empresa Antonio Mendes Peixoto" e "Empresa de Navegação dos rios Guaporé-Mamoré".

O Lloyd Brasileiro empregou no serviço nove vapores, que frequentaram o porto regularmente.

A Amazon River, como vem acontecendo, continuou a desobrigar-se da navegação do interior, a titulo precario. Os seus serviços foram sempre feitos com a mais absoluta normalidade.

A Empresa Antonio Mendes Peixoto, concessionaria da navegação dos Autazes, teve o seu contracto terminado em Maio, Dessa data em deante, continuou a realizar os serviços a titulo precario.

A Empresa de Navegação dos rios Guaporé-Mamoré continuou a fazer com regularidade, o seu serviço, de accordo com o decreto 20.102, de 12 de Junho de 1931.

O movimento detalhado dessas quatro empresas consta da parte final deste Relatório, consagrada á estatística geral de portos e navegação.

**Varição do nivel do rio Negro** — A cóta maxima da enchente, em 1935, verificada no dia 23 de Junho, foi de 27m,67. A minima da vasante foi observada de 5 a 7 de Novembro, com 16m,15. Houve, portanto, uma differença de 11m,52, no nivel do rio.

**Pressão atmospherica** — Media annual, 756,7 mm., reduzida a 0º C.

**Temperatura** — Maxima, 34,6, em Outubro, minima, 23,2, em Fevereiro.

**Pressão barometrica** — Maxima, 757,6, em Maio e Junho, minima, 755,5. em Novembro.

**Chuvas** — Altura total no anno 2672,8. m/m

**Ventos** — Reinante, SE.

**Correntes** — Não foi feito estudo de correntes no porto. Todavia, estima-se a correnteza media na bahia do rio Negro em 2,5 milhas horarias.

**Condições de navegabilidade** — A grande vasante verificada no rio Amazonas tornou difficil a navegação durante os mezes de Outubro e Novembro, chegando a registrar-se o encalhe do paquete "Hilary", da Booth Line, cujo calado é de 8m,16, pouco acima da cidade de Parintins. O porto de Manáos, entretanto, situado como se acha na margem esquerda do rio Negro, continuou offerecendo franco accesso a vapores de grande calado, durante todo o anno.

**Declinação magnetica** — A declinação magnetica da cidade de Manáos, no anno, foi de 4° 33' W.

---



# Porto de Belém (Pará)

O porto de Belém continua a cargo da Companhia "Port of Pará", e rege-se pelo termo de revisão e consolidação dos contractos, celebrado a 15 de Setembro de 1916, de conformidade com o decreto n. 12.184, de 30 de Agosto do alludido anno.

**Inventario de bens** — Procedeu-se a uma revisão completa do inventario anterior dos bens a cargo da Fiscalização, cujo valor é, presentemente, de 94:540\$000.

**Almoxarifado** — O balanço prodecido apurou as seguintes cifras:

Saldo de materiaes de 1934.....	1:823\$400	
Adquiridos em 1935.....	9:999\$500	
Total.....		11:822\$900
Consumido em 1935.....		10:162\$400
Saldo que passa para 1936.....		1:660\$500

**Exploração do porto** — Continuou sendo feita com a maior regularidade, a exploração do porto de Belém, por parte da "Port of Pará", não tendo havido reclamação alguma por parte de seus clientes.

**Tomadas de contas** — Foram effectuadas as tomadas de contas relativas aos dois semestres de 1932 e ao primeiro de 1933, ficando o capital, ouro, da Companhia, assim apurado:

Até 30 de Junho de 1932.....	58.969:991\$639, ouro
Até 31 de Dezembro de 1932.....	58.856:750\$206, "
Até 30 de Junho de 1933.....	58.743:508\$773, "

As reduções que se verificam no capital reconhecido são devidas ás quotas para o fundo de amortisação as quaes, de conformidade com o Aviso n. 64, de 12 de Setembro de 1927, são retiradas dos lucros da Companhia.

**Obras** — Foi estudada a situação do caes de defesa á cidade de Santarém, que estava sendo construido pela Prefeitura local. Embora consideradas de utilidade, taes obras só poderão ser projectadas e orçadas depois de feitos, preliminarmente, estudos completos da região.

Ficou resolvido que o canal de accesso do porto de Belem fosse dragado em toda a sua extensão, na profundidade minima de 7 metros. Posteriormente, essa dragagem será aprofundada até 8 metros e assim successivamente, até attingir o limite do contracto.

A 24 de Junho foi assignado um termo additivo para o fim de destinar, de accordo com o art. 2º, do decreto n. 24.498, de 29 de Junho de 1934, a outra repartição publica, ou a substituir por obras a relisar no porto de Belem, a juizo do Governo, os edilícios que a Concessionaria estava obrigada a construir para Correios e Telegraphos (§ 1º, da clausula VI, do contracto alludido).

**Nova tarifa do porto** — De conformidade com o decreto n. 24 508, de 29 de Junho de 1934, foi approvada, pela Portaria n. 705, de 5 de Setembro de 1935, a nova tarifa para o porto de Belem, a qual deverá entrar em vigor a 1º de Janeiro de 1936, pelo prazo de um anno, a titulo de experiencia.

**Dragagem** — A companhia concessionaria executou a seguinte dragagem:

- a) No canal de acesso 1.327,345 m<sup>3</sup>;
- b) Na doca Ver-o-Peso 25.418 m<sup>3</sup>.

**Navegação** — Os serviços da navegação, subvencionada ou não pelo Governo Federal, continuaram a ser executados com regularidade e efficiencia, pelas companhias e empresas seguintes:

Lloyd Brasileiro.

The Amazon River Steam Navigation Co. (1911) Ltd.

Companhia Nacional de Navegação Costeira.

Navegação do Alto Tapajós.

Companhia Commercio e Navegação.

Lloyd Nacional.

O Lloyd Brasileiro manteve no serviço de suas linhas regulares até Belem e até Manáos, doze paquetes. Em sua maioria, todos os que seguiram viagem até Manáos, partiram superlotados, por deliberação dos ajustes da Companhia e contrariando as recomendações da Fiscalização do Porto.

A tabella de fretes da Companhia soffreu varias alterações.

O serviço de navegação do rio Amazonas e seus afluentes foi, pelo decreto n. 9.708, de 7 de Agosto de 1912, concedido á The Amazon River Steam Navigation Company (1911) Limited, que assignou o respectivo contracto a 31 de Agosto de 1922, desde quando, de prorrogação em prorrogação, vem o serviço sendo feito, a titulo precario, pela antiga concessionaria.

Possue a Companhia, em movimento, 46 embarcações, todas em perfeito estado de conservação e funcionamento. E apesar de não ser prospera a sua situação e de não ter contracto em vigor, a Companhia executou os seus encargos com a maxima regularidade, mantendo em dia os horarios, conservando em bom estado os seus vapores, de modo a não ter suscitado uma unica reclamação por parte dos seus clientes.

A Companhia Nacional de Navegação Costeira fez tambem varias alterações em suas tabellas de frete. Seu serviço, igualmente subvencionado, foi feito com regularidade, com seis navios de pssageiros.

A Navegação do Alto Tapajós proseguiu a cargo de José Fernandes Antunes. Terminado o contracto assignado com o Governna Federal, o serviço passou a ser feito á titulo precario. Vae da cidade de Itaituba até á fronteira de Matto Grosso.

Mantendo linhas mensaes de cargueiros entre Belém e Santos, as companhias Commercio de Navegação, com sete vapores, e Lloyd Nacional, com 5, realisaram viagens regulares. Seus navios continuaram preferidos para os grandes embarques de madeira, que vão receber, geralmente no proprio porto de origem, no interior do Estado.

Na parte final deste Relatorio acha-se discriminado o movimento dessas companhias de navegação.

**Planta hydrographica** — Foi feito o levantamento da planta hydrographica do canal de acesso do porto, na zona comprehendida entre a fortaleza da barra e a bacia do "Castello".

**Maregraphia** — Foi installado um Maregrapho Richard, da Fiscalização do Porto o qual tem funcionado com regularidade.

**Declinação magnetica** — A declinação magnetica do porto foi de 12º 48, W.

**Temperatura** — Maxima, 34,4 em Outubro. Minima, 19,1 em Agosto.

**Inseção de direitos** — A companhia concessionaria do porto importou materiaes diversos, para seus serviços, tendo pago, de accordo com o contracto apenas 5 %, ad valorem, sobre os direitos aduaneiros. Pela Fiscalização do Porto, foram expedidos os respectivos certificados profissionaes.

## FISCALIZAÇÃO DOS PORTOS DO ESTADO DO MARANHÃO: SÃO LUIZ, LUIZ CORRÊA (ANTIGO AMARRAÇÃO), E TUTOYA

### PORTO DE SÃO LUIZ

O contracto de 14 de Novembro de 1918, celebrado com o Estado do Maranhão, em virtude de decreto n. 13.270, de 6 do mesmo mez e anno, para construcção das obras de melhoramentos do porto, foi rescindido pelo decreto n. 16.108, de 31 de Julho de 1923. Essa rescisão teve logar não só, por terem sido excedidos, sem qualquer razão de força maior, os prazos fixados na clausula VI, como, tambem, por haver(o) Tribunal de Contas negado registro ao contracto autorisado pelo decreto n. 15.104, de 9 de Novembro de 1924, cuja clausula VIII prorogava, por 3 annos, o prazo marcado para o inicio das obras no primitivo contracto.

Pelo decreto n. 5.286, de 14 de Outubro de 1927, foi o Poder Executivo autorisado a contractar, com quem melhores vantagens offerecesse e pelo processo que julgasse mais conveniente, a construcção de melhoramentos do porto, de accordo com o projecto organiado e acceito pelo Governo, não devendo o custo total das obras ultrapassar de réis 15.000:000\$000.

Até á presente data, entretanto, nenhum contracto foi assignado, em virtude dessa autorisação.

Por Aviso n. 3.701, de 30 de Outubro, foi o Sr. Governador do Estado consultado sobre se a concessão para realizar as obras e o aparelhamento do porto de São Luiz, bem como para a respectiva exploração durante 60 annos, ainda interessa áquelle Governo.

Em virtude do decreto n. 23.067, de 11 de Agosto de 1933, que creou este Departamento, foi restabelecida a Fiscalização do Porto de São Luiz do Maranhão, sendo-lhe annexados os portos de Tutoya e Amarração.

**Inventario dos bens** — Embora inventariados, não foram ainda avaliados os bens que se acham sob a guarda da Fiscalização.

<b>Almoxarifado</b> — Foram adquiridos em 1935, materiaes no total de . . . . .	9:990\$600
dos quaes foram consumidos . . . . .	9:538\$535
passando para 1936 . . . . .	452\$065

#### Movimento de verbas:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal . . . . .	174:168\$400	164:395\$400	9:773\$000
Material . . . . .	25:900\$000	25:120\$600	779\$400
<b>Totaes</b> . . . . .	<b>200:068\$400</b>	<b>189:516\$000</b>	<b>10:552\$400</b>

Nenhuma obra foi executada, nem no porto de São Luiz nem nos que lhe são annexos.

Cumprindo a determinação desta Directoria, que lhe foi transmittida em Setembro, a Fiscalização procedeu aos estudos sobre a navegabilidade do baixo rio Parnahyba, desde a cidade de Therezina, e incluidos os de Tutoya e Luiz Corrêa, antigo Amarração, tendo apresentado o respectivo relatorio.

**Navegação** — A' vista das condições pouco satisfactorias em que estava sendo executada a navegação fluvial do Estado, foi aberta concorrência publica para a realização de tal serviço, pelo prazo de 10 annos e mediante assignatura de novo contracto a ser as-

signado. O edital de concorrência foi publicado no "Diário Oficial" de 16 de Dezembro para apresentação de propostas no dia 14 de Fevereiro de 1936.

A navegação em causa vinha sendo feita por tres firmas particulares, a titulo precario, por terminação de prazo dos primitivos contractos e subvencionada em virtude do art. 2º, do decreto 24.365, de 8 de Junho de 1934.

#### PORTO DE LUIZ CORRÊA — ANTIGO AMARRAÇÃO

Por decreto n. 6, de 4 de Setembro de 1934 do Governo do Estado de Piauí, a velha cidade de Amarração passou a chamar-se Luiz Corrêa.

A União outorgou ao Estado do Piauí concessão para construir as obras de melhoramentos desse porto, por decreto n. 18.816, de 21 de Junho de 1929, que tambem approvou o projecto e orçamento das obras, no valor de 8.800 :151\$000. O contracto respectivo foi celebrado em 5 de Agosto de 1929 e registrado pelo Tribunal de Contas em 21 do mesmo mez e anno.

Pela clausula VIII, o Estado devia apresentar, no prazo de 6 mezes, contados da data do registro do contracto, a revisão do projecto e orçamento, e iniciar as obras.

Posteriormente, pelo art. 7º, da lei n. 5.751, de 27 de Dezembro de 1929, foi o Governo da União autorizado a rever o contracto com o Estado e a auxiliá-lo com uma subvenção de 10.000 :000\$000, para a construção do porto. Essa autorização não foi ainda utilizada pelo Estado, tendo este Departamento se manifestado contrario á referida subvenção, em officio n. 2.235, de 7 de Julho de 1930.

Por Aviso n. 3.651, de 21 de Outubro de 1935, foi solicitada a opinião do Governador do Piauí, sobre o contracto para a construção, uso e gozo das obras de melhoramentos do porto de Luiz Corrêa, celebrado com o Estado, o qual ainda não teve inicio de execução.

#### PORTO DE TUTOYA

Si bem que situado no littoral maranhense, na encosta occidental da ilha do Cajueiro, este porto serve quasi que exclusivamente ao commercio do Estado do Piauí. Frequentado pela grande e pequena cabotagem, nelle tambem aportam navios estrangeiros, graças á profundidade e conveniente abrigo que offerece o seu ancoradouro.

Os dados estatísticos sobre os portos de São Luiz, Luiz Corrêa e Tutoya constam da parte final do presente relatório.

## FISCALIZAÇÃO DOS PORTOS DO ESTADO DO CEARÁ: FORTALEZA, CAMOCIM E ARACATY

### PORTO DE FORTALEZA

O projecto e o orçamento para a construcção do porto de Fortaleza foram approvados por decreto n. 23.605, de 20 de Dezembro de 1933, tendo sido por decreto n. 23.606, da mesma data, concedidos ao Estado do Ceará autorização para realizar as obras e o aparelhamento deste porto, bem como a exploração do traiego, durante 60 annos, contados da data do registro do respectivo contracto, pelo Tribunal de Contas.

O credito especial de 25.055:805\$700, destinado a attender á restituição devida ao Governo do Estado do Ceará da taxa de 2 %, ouro, foi revigorado pela Lei n. 155, de 23 de Dezembro de 1935, pelo prazo de quatro annos.

O Governo do Estado designou uma comissão composta dos engenheiros: Oscar Weinschenck, Miranda Carvalho, Saturnino Braga, deste Departamento e Pio Borges, professor da Escola Militar, para proceder á concorrência publica, de accordo com a clausula VIII do Contracto, para a construcção do Porto, de conformidade com o projecto official, approvedo pelo decreto n. 23.605, citado.

Essa concorrência foi realisada, a ella comparecendo as tres firmas: Christiani & Nielsen, Companhia Geral de Obras e Construcções (Geobra), e Companhia Nacional de Construcções Civis e Hydraulicas, todas de comprovada idoneidade technica e financeira.

A Comissão julgou as propostas apresentadas e enviou-as, com o seu relatório, ao Governo do Estado do Ceará para a devida apreciação e julgamento, que deverão ser submettidos á approvação do Governo Federal.

**Inventario dos bens** — Os bens confiados á guarda da Fiscalização são os seguintes

Immoveis.....	2.481:108\$000
Movéis.....	2.514:184\$831
Material fluctuante.....	13:900\$000
Semoventes.....	480\$000
<b>Total.....</b>	<b>5.009:672\$851</b>

**Almoxarifado** — De conformidade com o ultimo balanço procedido, o movimento do Almoxarifado, durante o anno foi o seguinte:

Saldo de materiaes de 1934.....	521:147\$781
Material adquirido em 1935.....	22:746\$760
<b>Total.....</b>	<b>543:894\$541</b>
Material consumido em 1935.....	26:205\$470
Saldo que passa para 1936.....	517:689\$071

**Movimento das verbas da Fiscalização:**

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal.....	261:092\$000	245:385\$500	17:706\$500
Material.....	26:800\$000	26:069\$800	750\$200
<b>Totaes.....</b>	<b>287:892\$000</b>	<b>269:455\$300</b>	<b>18:436\$700</b>

Pela verba 15ª, sub-consignação 5, foi distribuída a importância de 25.000\$000 dos quaes se despenderam 24.261\$000.

**Obras** — Foi estudado o projecto das obras complementares terrestres do porto de Fortaleza, tendo em vista as vias de acesso aos caes projectados, abrangendo as vias ferreas da Rêde de Viação Cearense bem como a localização dos Armazens, estudada a possibilidade de ser utilizado o actual armazem da Alfandega.

Attendendo a um pedido do Departamento de Aeronautica Civil, foi feita uma exposição, acompanhada da planta organizada apoz um levantamento rapido procedido pela Fiscalização do Porto, sobre a Lagôa de São João de Tauapé, na qual se cogitava de construir uma pista para aviação. Estudado o assumpto, aquelle Departamento deu preferencia ao rio Ceará, que exigia apenas a fixação das dunas a leste da embocadura, sendo posto á margem da Lagôa de Tauapé, que se constatou não se prestar ao pouso de hydro-aviões.

Foi favoravelmente informado o pedido do Governo do Ceará, no sentido de serem cedidos seis carros pranchas á Alfandega do mesmo Estado, mediante termo de entrega, no qual fiquem estipuladas as condições dessa cessão.

A Fiscalização do Porto executou alguns reparos de que estava carecendo a linha ferrea Fortaleza-Mocuripe.

Para esse serviço foram extrahidas 1.500 toneladas de pedra da Pedreira de Monguba, que foram lançadas nos pontos onde o enrocamento da linha ferrea se achava mais recalado.

Foram, ainda, construídas duas alas do pontilhão no kilometro 4 da referida via-ferrea, com o emprego de 10 m<sup>3</sup> de alvenaria de pedra, cal e cimento. Nesse pontilhão, foi construída uma lage de concreto, com 6m,00 × 3m,80 × 0,15, afim de servir de calçada para evitar a erosão produzida pelas aguas.

Alem desses serviços, foram feitos os de conservação e pintura de machinas, guindastes, locomotivas, casas e demais bens da Fiscalização do Porto.

**Plantas** — A Fiscalização levantou as plantas do "Porto da Draga" até á Praia de Iracema, da Praia Formosa e das dunas de Mocuripe.

**Dunas de Fortaleza** — De accordo com o decreto n. 23.605, de 20 de Dezembro de 1933, estão a cargo do Governo do Estado os serviços de fixação de dunas de Mocuripe, que veem sendo executados com a mesma orientação technica traçada pela Fiscalização do Porto.

Segundo informações prestadas pelo encarregado desse serviço, os trabalhos executados em 1935 foram os seguintes:

Transplantação de 1.000 arvores divisas — mangabeiras, cajueiros, ficus-benjamim, azeitonas e gameleiras — para as covas da segunda cortina. Cada uma das 1.000 covas tem 1m3, e contem adubo verde, terra vegetal, estrume de gado e areia commum;

Construcção de 600 abrigos para as plantas;

Preparo de 650 mudas novas no viveiro;

de 32 Reparos nos 9.000 metros de cerca, com a substituição de 940 estacas e emprego de 32 rolos de arame farpado;

Construcção de 120 metros de estrada de barro batido, com 2m,50 de largura;

Plantio de orós, numa area de 101.000m<sup>2</sup> e replantio de outra arca de 42.000m<sup>2</sup>;

Defesa, com galhada, de mais de metade da area acima;

Montagem de uma bomba calcante e melhoramentos na canalisação de agua.

**Dunas de Camocim** — Nas dunas de Camocim foram plantadas 6.558 metros de galhadas e 49 mudas para as cortinas.

**Dunas de Aracaty** — Foi feita apenas a vigilancia das dunas de Aracaty.

**Terrenos de marinha** — Pela Fiscalização do Porto foram informados 47 requerimentos de aforamento de terrenos de marinha, 14 dos quaes com parecer contrario á concessão.

**Condições de navegabilidade** — São identicas ás dos annos anteriores.

**Declinação magnetica** — A declinação magnetica do porto, em 1935, foi de 18° 45', W, sendo a variação media annual igual a 9', W.

## FISCALIZAÇÃO DOS PORTOS DE NATAL, AREIA BRANCA E MACAU

### PORTO DE NATAL

O porto de Natal, construido directamente pela Fiscalização do Porto, acha-se entregue ao trafego desde 24 de Outubro de 1932.

**Inventario dos bens** — A Fiscalização do Porto de Natal tem sob sua guarda bens no valor de 4.442:852\$297, assim discriminados:

Material fluctuante.....	2.208:700\$000
Bens moveis.....	860:154\$500
"    immoveis.....	271:710\$000
Total.....	3.340:564\$500
Os melhoramentos feitos no caes do porto estão avaliados em	1.102:300\$797
Total.....	4.442:865\$297

**Almoxarifado** — O resultado do balanço dado no Almoxarifado foi o seguinte:

Saldo de 1934.....	446:417\$743
Material adquirido em 1935.....	246:704\$500
Total.....	693:122\$243
Material consumido em 1935.....	211:711\$058
Material que passa para 1936.....	481:411\$185

#### Movimento de verbas:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal.....	703:812\$000	673:096\$600	30:715\$400
Material.....	203:800\$000	202:926\$700	873\$300
Totaes.....	907:612\$000	876:023\$300	31:588\$700

**Pela verba 15<sup>a</sup>, sub-consignação 5**, — foram distribuidos 278:000\$000, dos quaes foram despendidos 277:581\$700.

**Rendas patrimoniaes** — A Fiscalização arrecadou a importancia de 1:620\$000 de alugueis de casas que estão sob sua guarda.

**Exploração** — A exploração commercial do porto continuou sendo directamente feita pelo Governo da União. Para isso, foi creada a respectiva administração, com a dotação annual de 60:000\$000, insufficiente para o custeio de todos os seus serviços e empregados, razão pela qual tem sido fornecido pela Fiscalização do Porto, pessoal contratado para auxiliar os serviços.

Os trabalhos de exploração correram regularmente. Perturbados com os acontecimentos de Novembro voltaram rapidamente á normalidade.

Embora se trate da exploração de um pequeno trecho de cáes, a renda tem sido compensadora e tende a melhorar. Não ha tomadas de contas no porto, sendo a renda recolhida diariamente ao Banco do Brasil, mediante guia de recolhimento, assignada pelo Administrador e visada pela Fiscalização do Porto.

A renda bruta do porto attingiu, em 1935, a 471.972\$900, e o imposto de 10 % additionaes, a 330.105\$800, ou seja um total de 802.078\$700.

Em 1934, a renda bruta do porto foi de 393.726\$600 e a taxa de 2 %, ouro, cobrada até Agosto, quando foi suspensa, e mais o imposto de 10 % additionaes, cobrado de Setembro a Dezembro, attingiu a 271.174\$300, perfazendo tudo um total de 674.900\$900.

Comparando a arrecadação dos dois annos referidos, verifica-se que, emquanto em 1934 o total foi de 674.900\$900, em 1935 attingiu a 802.078\$700, havendo uma differença, para mais, de 127.177\$800.

**Tarifas** — Por portaria n. 875, de 8 de Novembro foi approvada a nova tarifa do porto para vigorar sem prejuizo das alterações que a experiencia ditar, a partir de 1º de Fevereiro de 1936.

**Obras** — Foram tomadas providencias sobre a remoção de cascos de embarcações sossobradas ou encalhadas no porto.

Prestou-se uma informação sobre o pedido de cessão de 20.000 metros cubicos de pedra, a ser extrahida da pedreira de Macahyba, feito pela "Air France S. A.", para a construcção de pistas de concreto no seu aerodromo.

Não foi possível attender á solicitação por pertencer a pedreira a terceiros, dos quaes a Fiscalização adquiria o volume necessario aos serviços do porto.

Manifestou-se este Departamento sobre um pedido do ex-Interventor Federal no Estado do Rio Grande do Norte, para que fossem iniciadas as obras de prolongamento do cães do porto, obras essas de necessidade já reconhecida, e que deverão ser atacadas numa extensão minima de 200 metros. Nada, porém, pôde ser resolvido, por se tratar de uma despesa de cerca de 1.500 contos para a qual não havia consignaçaõ orçamentaria, sendo necessario, por isso, um credito especial.

Afim de melhor apparellhar o porto, cujos serviços continuam a se desenvolver, foi feita uma concorrência publica, no dia 23 de Setembro, de accordo com edital previamente approvado, para fornecimento de quatro pontes rolantes indispensaveis aos armazens do porto.

Das cinco propostas apresentadas por candidatos que satisfizeram as condições de idoneidade, foi classificada em 1º logar a de Heinrich Lange, que offereceu material de fabricaçãõ Demag A. G. O contracto respectivo, para o fornecimento, foi submettido á approvaçaõ do Tribunal de Contas.

A Fiscalização do Porto foi autorizada a fazer o levantamento do banco "Jaguaguaribe", situado na margem esquerda do rio Potengy, afim de poderem ser melhor apreciadas a sua situaçaõ e mutaçaõs.

**Canal de acesso** — Nenhuma sondagem foi feita no canal, principalmente por terem sido destruidos total e parcialmente os vertices de triangulaçaõ do porto, impossibilitando as respectivas visadas.

Já está sendo removida essa falta, para ser iniciado rigoroso levantamento do porto.

O escriptorio tecnico da Fiscalização fez o levantamento planimetrico da região habitada das dunas; locaçãõ e fiscalizaçaõ das novas cercas; da do terreno cedido ao Syndicato Condor Limitada e dos lotes de terrenos cedidos aos pobres, nas dunas; levantamento, nivelamento e desenho da zona por onde terá de passar a estrada de automoveis, ligando a cidade com a aero-base do Syndicato Condor.

Foi construido um galpão ao lado do Armazem 2, com cobertura de zinco de duas aguas, pé direito de 5m,50 e area coberta de 580m<sup>2</sup> (20 × 19). Fez-se o prolongamento de divisões de zinco no quadro das officinas, conquistando-se uma area de 786m<sup>2</sup>,73.

Foram, ainda, feitos reparos no material fluctuante da Fiscalização.

**Dunas de Natal** — Entre os trabalhos executados nas dunas de Natal destacam-se: a construcção de 1.443 metros de cerca; conservaçaõ das já existentes; reparo nas casas das dunas; collocaçaõ de galhadas; limpeza nas cacimbas e melhoramentos nas estradas.

**Dunas de Areia Branca** — Foram plantadas e replantadas ramas de oró e salsa. Repararam-se varias casas, assim como as cercas existentes.

BARRA DE CUNHAÚ

Foi feita uma inspecção á barra do rio Cunhaú, tendo sido constatadas as más condições em que a mesma se encontra, e para cujo melhoramento foram propostos os seguintes trabalhos: a) Fechamento do esteiro situado entre os recifes e a praia; b) Protecção da margem esquerda, com o objectivo de evitar a sua erosão; c) Fixação das dunas da margem direita, origem dos assoriamentos que se verificam na barra; d) Derrocamento de uma pedra existente na entrada da barra, que, além de constituir perigo permanente para a navegação, contribue para a formação do banco de areia que, cada vez mais vae estreitando a mesma barra. Esse derrocamento, porém, sómente deverá ser atacado depois de feito um levantamento hydrographico do porto.

**Pressão atmospherica** — A maxima pressão atmospherica foi observada no dia 22 de Setembro, com 760,34, sendo a minima no dia 24 de Maio, com 755,21.

**Temperatura** — Maxima, 50,4, em 16 de Maio. Minima, 21,2, em 15 de Agosto.

**Tensão do vapor** — Maxima em 24 de Abril, com 23,92. Minima em 15 de Agosto com 15,72.

**Humidade relativa** — Maxima em 8 de Abril com 98,00, minima em 17 de Agosto com 61,40.

**Chuvas** — Total colhido em 139 dias, 2,403m/m,90. Maxima em 24 horas, 165m/m,00 em Maio. O mez mais chuvoso foi o de Abril, com 559m/m,70, em 23 dias. O mez menos chuvoso foi o de Dezembro, com 1m/m,80 em um dia.

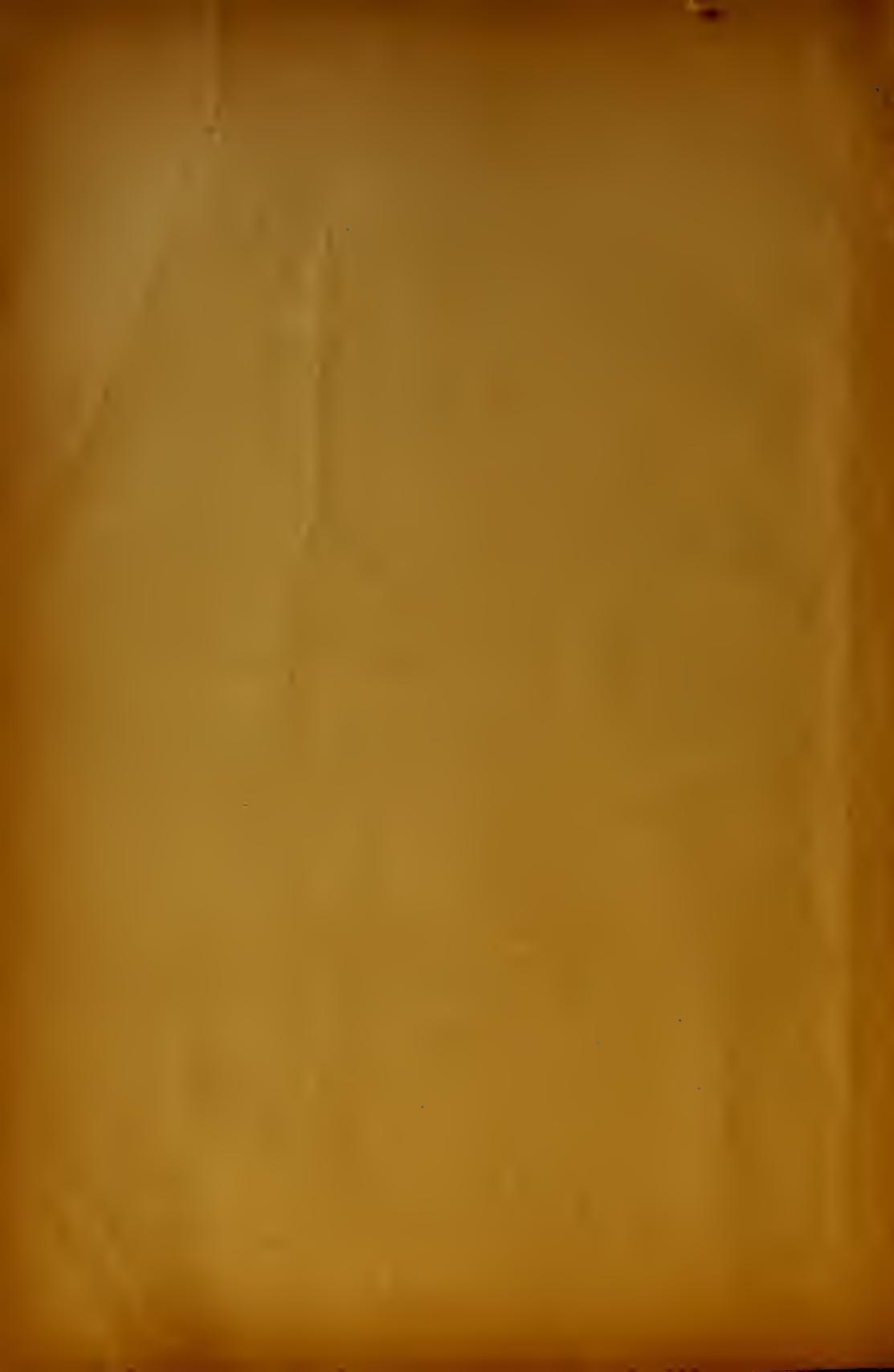
**Evaporação ao sol** — Attingiu a 2,75990, durante o anno. O mez de maior evaporação foi o de Outubro, com 313,00 e o de menor evaporação o de Abril, com 132,50.

**Evaporação á sombra** — Maxima em Novembro, com 199,50, minima em Abril, com 76,30, em Abril. Total no anno 565,90.

**Nebulosidade** — As formas de nuvens mais communs durante o anno foram N,KN verificando-se uma media de 58 de nebulosidade. Total de dias nublados, 258.

**Ventos** — Predominaram os de SE, ESE, S, SSW, SW, W.

**Marés** — Preamar: Maxima, 2,92 em Fevereiro. Minima, 1,70 em Fevereiro. Baixa mar: Maxima, 0,00 em Setembro.



## FISCALIZAÇÃO DO PORTO DE CABEDELLO

### PORTO DE CABEDELLO

O caes do porto de Cabedello foi dado em concessão ao Estado da Parahyba pelo decreto n. 20.183, de 7 de Julho de 1931, sendo o respectivo contracto celebrado a 25 e registrado a 31 do mesmo mez e anno. Sua construcção ficou concluida em Março de 1933.

Em Fevereiro do anno seguinte, foram iniciadas as obras complementares, constantes de armazens, linhas ferreas, usina electrogena e outras, cujo projecto foi approved pelo decreto n. 23.342, de 10 de Novembro do anno acima.

**Inventario dos bens** — O valor dos bens confiados á guarda da Fiscalização é o seguinte:

Immoveis.....	1.314 :643\$960
Moveis.....	49 :586\$000
Material fluctuante.....	178 :700\$000
Total.....	1.542 :929\$960

#### Almoxarifado — Resultado do balanço:

Saldo de materiaes de 1934.....	339 :585\$938
Materiaes adquiridos em 1935.....	40 :531\$750
Total.....	380 :117\$688
Consumidos em 1935.....	34 :986\$907
Entregues ao Estado para as obras do porto.....	9 :660\$074
Remettido para a Administração do Porto do Rio de Janeiro.....	58 :013\$491
Idem para o porto de Recife.....	145 :313\$100
Saldo que passa para 1936.....	132 :144\$116

Além dos materiaes do almoxarifado, outros foram entregues ao Governo do Estado da Parahyba, para applicação no porto de Cabedello, assim como á Capitania do Porto, e á Fiscalização de Recife, representando a importancia de 62 :769\$400. Entre esse material figuram 6 boias cegas, um vagão de 24 toneladas, e um cofre de ferro "Milners".

Tambem a draga "Parahyba" foi cedida, por emprestimo ao Ministerio da Marinha, mediante termo lavrado na Fiscalização do Porto.

#### Movimento de verbas da Fiscalização:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal.....	302 :572\$000	277 :068\$200	25 :503\$800
Material.....	91 :000\$000	62 :507\$600	28 :492\$400
Totaes.....	393 :572\$000	339 :575\$800	53 :996\$200

**Rendas patrimoniaes** — A Fiscalização arrecadou a importancia total de 6 :293\$000 de alugueis de casa, e 240\$000, de cessão de forragem do capinzal.

Arrecadou-se, mais, a importancia de 26 :000\$000, da venda de 500 toneladas de ferro velho, adjudicados em concorrência publica á firma L. Cavalcanti & Cia., de Recife, a razão de 52\$000 a tonelada.

Todas essas importancias foram recolhidas á Agencia do Banco do Brasil, em João Pessoa.

**Exploração** — Autorisado, embora, pelo Aviso n. 5.000, de 28 de Setembro de 1934, o inicio, em caracter provisorio, da exploração commercial do porto de Cabedello, na parte relativa á cabotagem, sómente a 25 de Janeiro seguinte teve logar a inauguração das obras então concluidas. O Estado começou a cobrar as taxas do caes em 1º de Maio.

O decreto n. 420, de 8 de Novembro, autorisou a exploração definitiva do caes, a qual foi iniciada em 15 de Dezembro, com a applicação das novas tarifas, approvadas pela portaria n. 894-A, de 11 do citado mez de Novembro.

A exploração foi effectuada normalmente, com pequenos scñões proprios de serviços em inicio, todos rapidamente removidos.

As installações tem correspondido aos fins a que se destinam, sendo ainda baixos os coefficients da respectiva utilização.

**Renda do porto** — Durante os oito mczes de exploração — Maio a Dezembro — a renda bruta do porto foi de 882:233\$800, incluída a do imposto adicional de 10 %o. papel.

As taxas portuarias, propriamente ditas produziram a renda media mensal de Rs 41:273\$350.

**Tomada de contas** — Teve inicio a primeira tomada de contas, correspondente ao periodo decorrido entre 23 de Setembro de 1931 e 31 de Dezembro de 1934. Essa tomada de contas, porém, não foi terminada, por ter ficado dependente de informações pedidas ao Ministerio da Fazenda, relativas á arrecadação da taxa de 2 %o, ouro, dos annos de 1909 a 1932, informações que a Fiscalização do Porto continua a aguardar.

**Obras** — Foi construido um pequeno predio destinado ás installações para rectificação da corrente electrica a ser utilizada no porto e gerada na Central electrogena de João Pessoa.

Para o transporte da energia construíram-se 250 postes de concreto armado com 10 metros de altura, destinados á linha de alta tensão entre João Pessoa e Cabedello, alem de cinco postes de treliça de ferro, com 13m,50 de altura, e mais 300 placas de concreto de 0,40 X 05, para cobertura da galeria dos cabos electricos subterraneos. Extenderam-se 60.210 metros de fios de cobre, numa extensão de 20.070 metros; 2.210 metros de cabo armado para distribuição de energia electrica, e 2.320 metros de fios isolados para iluminação. Construíram-se 143m,30 de galerias de alvenaria de tijolo, para passagem dos cabos armados. Na sub-estação de Cabedello montaram-se dois transformadores e um rectificador. Collocaram-se, ainda, quatro postes de concreto armado entre a sub-estação e a usina de luz de Cabedello e extenderam-se, nesse trecho, 930 metros de cabo de cobre nu.

Foram installados dois aparelhos sanitarios nos armazens e collocados 147,30 de tubos de ferro fundido para esgoto dos mesmos.

Construíram-se 26,40 de galerias para aguas pluvias.

Calçou-se a parallelepipedos de granito uma area de 7.519m2,95.

Executaram-se serviços de reparos no rebocador "Rosa e Silva", limpeza e pintura de cerca de 100 metros da cortina externa do caes, que está sendo calafetada acima da linha da gua.

Varios outros serviços menores foram feitos para conservação do material e bens da Fiscalização.

Verificando este Departamento que, para o rapido andamento das questões referentes ao porto de Cabedello, deveria o concessionario coordenar as obras executadas com os respectivos custos, recommendou-se á Fiscalização do Porto um entendimento com o Governo do Estado, para que fossem apuradas as despesas realmente feitas, afim de serem submettidas á approvação do Governo Federal, para os efeitos da respectiva incorporação á conta de capital do porto de Cabedello.

Informando um officio da Inspectoria Federal das Estradas, referente ao pedido da Companhia Geral de Obras e Construcções — Gobra — para a manutenção da largura de 12 metros no molhe de atracação da Great Western, este Departamento foi favoravel á manutenção da passagem com as dimensões actuaes, que lhe foram dadas por occasião da execução das obras, com beneficio dos serviços, melhor aproveitamento do caes e vantagens para o trafego da propria Great Western.

Foram approvadas as ultimas alterações propostas pelo Governo do Estado da Parahyba, no projecto, e que se resumiram no seguinte:

- a) Augmento das defensas do caes, de 25 para 31;
- b) Modificações na rêde de esgotos, tendo em consideração a solução do problema das aguas pluviaes da villa de Cabedello;
- c) Augmento da largura da faixa do caes, de 12m,33 para 15m,40, para melhor collocação das vigas de concreto armado, que supportam os trilhos dos guindastes do portico;
- d) Alteração do systema de fundação dos armazens, em beneficio da respectiva continuidade, com um menor volume de excavação e sensivel redução do cubo de concreto;
- e) Suppressão da execução da usina electrica, obtida a energia necessaria pelo transporte da Central Electrica de João Pessoa.

As alterações acima, modificando, embora, os orçamentos parciaes, não influiram sobre o total de 2.250.000\$000, approvado pelo decreto n. 23.342, de 10 de Novembro de 1933.

**Planta hydrographica** — Foi levantada a planta hydrographica do porto de Cabedello. Por ella, se constata que as condições do canal de accesso e bacia de evolução não soffreram alteração, continuando estabilizadas. Pode se já affirmar que a construcção do caes em nada influuiu sobre a situação hydrographica do porto.

Um pequeno assorriamento, apparecido em fins de 1934, junto ao caes, entre os armazens 3 e 5, já em Julho não existia. O pequeno assorriamento da ponta norte do caes tambem desapareceu.

As profundidades da bacia e do canal mantem-se praticamente as mesmas.

**Marés** — Preamar maxima, 3m,18, em 13 de Setembro, ás 5h,45,, baixa-mar maxima, 0m,00, no dia 5 de Fevereiro, aos 0h,15,.

**Pressão barometrica** — Maxima, em Outubro, com 760m,8; minima em Maio, com 753m,m/m.

**Temperatura** — Maxima, 31º,3, em Janeiro; minima, 21º,8, em Agosto.

**Ventos dominantes** — S e SOS.

**Chuvas** — Total no anno: 1.269,1 m/m

**Condições de navegabilidade** — O calado maximo admittido na barra de Cabedello continua a ser de 6m,00; no ancoradouro, 8m,00. Em João Pessoa, proximo á confluencia do Parahyba com o Sanhaná, 6, a 7,; no ancoradouro, 9, a 10,. Em Mamanguape, na barra velha e na barra nova, 8,; nas proximidades do rio Tinto, reduz-se o calado até 4,; no ancoradouro de Coqueirinhos, porém, encontram-se fundos até 10,.

**Declinação magnetica** — 19º,37, W.

**Terrenos de marinha** — Foram informados 44 processos de aforamento de terrenos de marinha em Cabedello, João Pessoa, Ilha dos Verdes, Jacaré e Santa Rita.

#### NAVEGAÇÃO

Nos 441 vapores que frequentaram o porto, embarcaram: 1.025 passageiros, em 1ª classe; 7, em 2ª classe; e 630, em 3ª classe. Desembarcaram: 829, em 1ª classe; 8, em 2ª, e 708, em 3ª.

Em transito, foram registrados: 6.432, em 1ª classe; 162, em 2ª; e 4.587, em 3ª. A Fiscalização visitou todos os vapores, que foram encontrados em boas condições.



## FISCALIZAÇÃO DO PORTO DE RECIFE

### PORTO DE RECIFE

Continua o Estado de Pernambuco a explorar commercialmente o porto de Recife, de conformidade com o termo de revisão dos contractos celebrados com o Governo, em 16 de Novembro de 1933, registrado pelo Tribunal de Contas em 14 de Dezembro do mesmo anno, com duração até 27 de Dezembro de 1954. Dentro desse prazo, deverão ficar concluidos todos os melhoramentos o obras, cuja realização está prevista no dito termo de revisão.

**Inventario dos bens** — De accordo com o ultimo inventario feito, os bens entregues pela União ao Estado concessionario, até 31 de Dezembro de 1932, em virtude do termo de revisão dos contractos celebrados para a exploração do porto, estão avaliados em (93.562.581\$902), comprehendidos obras exteriores (23.817.850\$000), obras interiores (32.208.323\$800) e` aparelhamento (37.536.407\$502). Os terrenos do Pina, arrendados á Sociéte du Port, foram desapropriados pelo Estado, em seu nome, pelo que foi a Fiscalização autorizada a providenciar, afim de que o Estado proceda de accordo com o contracto, com previa autorização do Governo Federal.

**Almoxarifado** — Foi o seguinte, o movimento do Almoxarifado:

Saldo de materiaes de 1934.....	508 :190\$245
Materiaes adquiridos em 1935.....	201 :658\$200
Idem, recebidos da Fiscalização do Porto de Cabedello.....	165 :811\$308
Total.....	875 :659\$753
Consumidos em 1935.....	217 :159\$844
Saldo que passou para 1936.....	658 :499\$909

**Movimento de verbas da Fiscalização:**

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal.....	883 :040\$400	857 :813\$700	25 :226\$700
Material.....	84 :000\$000	85 :900\$100	99\$900
Totaes.....	967 :040\$400	941 :713\$800	25 :326\$600

Pela verba 15, sub-consignação 7, foram distribuidos 180 :000\$000 e despendidos 176 :826\$900.

**Exploração** — Persistiram durante o anno as mesmas falhas e irregularidades, já apontadas em relatorios anteriores. Entre ellas:

- a) A cobrança indevida de taxas de armazenagem sobre as mercadorias de cabotagem, retiradas dos armazens dentro de seis dias uteis, a contar da respectiva descarga;
- b) A cobrança da taxa de 2\$500 sobre oleos combustiveis a granel, descarregados pelas installações das companhias importadoras, em vez da taxa de 1\$400, reiteradamente determinada em diversos Avisos da Viação, não tendo sido feito pelo Governo do Estado uma só das diversas restituções reclamadas pelos interessados.

**Tarifas** — Por Portaria n. 746, de 23 de Setembro, foram approvadas as novas tarifas para o porto de Recife, as quaes deverão entrar em vigor no dia 1º de Janeiro seguinte.

**Tomadas de contas** — Em virtude do decreto n. 23 924, de 23 de Fevereiro de 1934, foi reiniciada a tomada de contas referente aos annos de 1931 a 1933. Como, porém, o Estado somente apresentou documentos relativos aos annos de 1931 e 1932, foi ultimado apenas a apuração concernente a esses dois annos. Essa tomada de contas foi approvada pelo Aviso 5.859, de 19 de Novembro, tendo sido reconhecido o capital de 14.925:468\$458, despendidas pelo Estado, sendo 9.188:382\$980, com o custeio e conservação do porto, e 5.737:085\$478 com as obras complementares.

Não tendo sido apresentados os documentos correspondentes ao anno de 1933, foram suspensos os trabalhos de apuração de despesas.

O saldo definitivo em favor da União, em 31 de Dezembro de 1932, ficou sendo de 8.801:925\$033.

**Obras complementares** — Em consequencia da rescisão do contracto de empreitada das obras do porto, com a Companhia de Mineração e Metallurgia Brasil — Cobrasil — o Aviso n. 1.110, de 8 de Abril, autorizou o pagamento, pelas rendas do porto, da indemnização de 957:032\$400, á referida Companhia.

O decreto n. 196, de 21 de Junho approvou o novo orçamento para as obras complementares do Porto, no total de 31.813:256\$500.

Em virtude do termo de revisão dos contractos celebrados com o Estado de Pernambuco, para a execução das obras e serviços de melhoramentos do Porto de Recife, e para a exploração e trafego do mesmo porto, foi aberta pelo referido Estado, uma concorrência publica para a execução de um grupo de obras, de character mais urgente, dentro do projecto geral de ampliação do Porto, approvado pelo Governo Federal.

O edital para essa concorrência foi publicado no "Diario do Estado", órgão official do Estado de Pernambuco, e versou sobre as seguintes obras:

- a) **Dragagem** — O volume minimo a dragar garantido pelo Estado será de 4.150.000 m<sup>3</sup>, volume esse que deverá ser obtido nas zonas delimitadas nas plantas batimétricas, officialmente authenticadas e rubricadas pela Contractante, as quaes farão parte integrante do contracto, devendo a dragagem ser effectuada de modo que fiquem francamente obtidas as seguintes profundidades abaixo do zero hydrographico:
- 1) De — 4m,00, no canal de acesso ás officinas do Pina, partindo de uma largura de 300 metros e terminando com uma largura de 150 metros numa extensão de 2.100 metros com o aproveitamento das areias para terraplanagem atraz do dique do Nogueira (volume minimo de 650.000 m<sup>3</sup>) — com recalque a distancia maxima de 800 metros.
  - 2) De — 2m,00 na Corôa dos Passarinhos, numa extensão média de 1.400 metros e numa largura média de 750 metros com o aproveitamento das areias para terraplanagem atraz do dique do Nogueira assim como, para o terraplano que será creado por detraz do futuro caes de saneamento fronteiro a linha Sul da Great Western em Cinco Pontas (volume minimo: 1.850.000 m<sup>3</sup>) com recalque a distancia maxima de 800 metros.
  - 3) De — 2m,50, ao longo da faixa do futuro caes de 2m,50 da Doca de Santa Rita e de — 4m,00 no interior da referida Doca (volume minimo: 130.000 m<sup>3</sup>) — e lançado em alto mar ou recalcado a distancia maxima de 800 metros.
  - 4) Dragagem de conservação nas quotas de — 8m,00 e — 10m,00 na bacia de evoluções de um volume minimo de 1.000.000 m<sup>3</sup>, para lançamento de 5 milhas distantes dos cabeços dos molhes.
  - 5) Dragagem de conservação nas quotas — 8m,00 e — 10m,00 na bacia de evoluções de um volume minimo de 500.000 m<sup>3</sup>, com aproveitamento para recalque até a distancia maxima de 800 metros.  
Paragrapho unico. — Para um recalque a distancia superior de 800 metros, vigorará a bonificação constante dos preços de unidade de obras, do annexo numero 1.
- b) **Obras** — 6) Construcção de uma muralha de concreto sobre os recifes emergentes, numa extensão approximada de 1.550 metros.

- 7) e 8) Enrocamento com pedras de segunda e primeira categoria, para limitar a area a ser aterrada por detraz do dique do Nogueira numa extensão de cerca de duzentos e cincoente metros, sendo 4.000 toneladas de segunda categoria e 3.600 toneladas de primeira categoria.
- 9) Construcção de um caes de saneamento a — 1m,30, e quota de coroamento a — 3m,50 com estacas, pranchas metallicas, perfil numero 1<sup>a</sup>, "Larsen" ou "Hoesch", numa extensão total de 1.250 metros.
- 10) Construcção de dois armazens para assucar na esplanada de Santa Rita.  
Armazem n. 1, com uma area total de 3.720 m<sup>2</sup>.
- 11) Armazem numero dois, duplo, com uma area total de 7.587 m<sup>2</sup>.
- 12) e 13) Construcção de linhas ferreas sobre base de macadam para o serviço do porto numa extensão de 2.000 metros, inclusive 20 desvios.
- 14), 15 e 16) Calçamento a paralelepipedos, sobre macadam, comprimindo mecanicamente, rejuntado a argamassa de cimento, inclusive 1.000 metros de meios fios de 0m,15 de largura em Santa Rita, e de 1.000 metros de 0m,20 de largura no Recife, numa area approximada de 30.000 m<sup>2</sup>. — os fios de 0m,15 e 0m,20 assentes, inclusive rejuntamento.
- 17) Construcção do caes de — 2m,50 em Santa Rita, numa extensão de 205 metros, com o aproveitamento dos blocos de concreto e cantaria já existentes no Pina e em Comportas, accrescida da dragagem da cava com um volume de cerca de 7.560.000 m<sup>3</sup>.
- 18) Dragagem de um volume extra acima da cava do caes de — 2m,50 em Santa Rita de cerca de 24.863m<sup>3</sup>.
- 19) Construcção de 3 pavilhões sanitarios com uma area de 20m,2 cada um.
- 20) Construcção de galerias para aguas pluviaes na esplanada de Santa Rita, sendo:  
Galerias de concreto armado de 0m,60 — 1.070 metros.
- 21) Galerias de concreto armado de 0m,30 — 500 metros.
- 22) Manilhas de barro de 0m,20 — 450 metros.
- 23) Caixas de ralo côm suas boccas de lobo — 68 caixas.
- 24) Poços de inspecção typo A — 14 poços.
- 25) Poços de inspecção typo B — 7 poços.
- 26) Canalizações electricas ao longo dos armazens na esplanada de Santa Rita, e para as officinas das Docas no Recife, numa extensão approximada de 1.000 metros.
- 27) Installação de luz electrica nos mesmos armazens.
- 28) Canalização dagua potavel em tubo de ferro fundido de 4 pollegadas de diametro interno, ao longo do caes de — 8m,00 em Santa Rita e ligação desta com a rede da cidade numa extensão de 520 metros inclusive 14 registros de 2 pollegadas.
- 29) Canalização dagua em tubo de ferro galvanizado de 2 pollegadas de diametro, para distribuição ao longo dos armazens de assucar e para as officinas das Docas do Recife, numa extensão de cerca de 1.000 metros.
- 30) Construcção de tres casas de guarda com uma area coberta de 28m,80 m<sup>2</sup>. cada uma.
- 31) Canalização electrica para os guindastes do longo do caes de 8m,00 em Santa Rita, numa extensão de 300 metros inclusive caixas de tomada espaçada de 25 metros.

32) Galerias em tunnel de concreto armado, rigorosamente estanques, para a passagem subterranea das esteiras, inclusive oito poços de inspecção de cerca de 9 m<sup>2</sup> providos de tampões de 0m,50 de diametro para descarga de assucar e escadas para inspecções numa extensão de cerca de 170 metros.

c) **Apparelhamento:**

- 33) 1 guindaste electrico de portico inteiro, bitola de 4m,50 e de 1 1/2 toneladas de capacidade.
- 34) 1 guindaste electrico de portico inteiro, bitola de 4m,50 e de 3 toneladas de capacidade.
- 35) 2 pontes rolantes de 1 1/2 toneladas de capacidade para o serviço interno do armazem 12, em Santa Rita, bitola de 8m,65.
- 36) Apparelhamento mechanico para o transporte, embarque e desembarque de assucar em saccos — esteiras subterraneas (cerca de 170 metros) elevadas.
- 37) 6 empilhadores de saccos, até a altura maxima de 6m,50 e com motor proprio
- 38) 6 transportadores portateis de 3 secções cada.
- 39) 1 descarregador do portico metallico para bitola de 8m,00 com todo o apparelhamento proprio.
- 40) 1 carregador para saccos, typo empregado no porto de Santos, para o embarque de bananas em cachos.

Compareceram a essa concurrencia, que se realizou em Recife, nos termos do edital citado em 31/1/34, as duas unicas firmas, nacionaes especializadas no assumpto, que dispõem de apparelhamento proprio de dragagem:

a “Companhia Nacional de Construcções Civis e Hydraulicas” (Civilhydro); e a “Companhia de Mineração e Metallurgia Brasil” (Cobrasil).

Julgadas as propostas apresentadas por essas firmas, foi acceita a da “Cobrasil”, que assignou o contracto correspondente em 9 de Abril. Esse contracto foi submettido a apreciação do Governo Federal, sendo approved pelo Decreto Federal n. 196, de 21 de Junho.

Dando cumprimento a esse contracto, a Companhia Cobrasil, dentro dos prazos estabelecidos no mesmo, deu inicio ás obras que vão tendo o necessario desenvolvimento. Pelos serviços preparatorios é de prever que a contractante dará incremento sufficiente a todos os trabalhos, de modo a concluil-os dentro dos prazos estipulados.

Para o financiamento dessas obras, o Estado fez uma emissão de titulos ao portador, no valor nominal de 100\$000, vencendo o juro de 5 % pagos semestralmente, e sujeitos a premios tambem semestraes, na importancia total de 750 :000\$000.

Esses titulos foram entregues á Caixa Economica Federal do Rio de Janeiro, que se encarregou do seu lançamento no mercado, mediante condições estabelecidas em contracto, que, em conjuncto, foi assignado pela referida Caixa Economica, o Estado de Pernambuco e a Companhia “Cobrasil”.

**Instalações do porto** — Existem no porto de Recife os seguintes depositos especiaes, particulares:

Para trigo: Moinho Recife, com capacidade para 9.400 toneladas; dois depositos da The Caloric Co. sendo, um para 1.200 toneladas e outro para 9.800 toneladas; um dito da Standard Oil Co., com capacidade para 6.000 m<sup>3</sup>; um da Anglo Mexican, com 480 toneladas de capacidade.

A installação do Moinho Recife, para descarga do trigo em grão, hoje propriedade da União, tem a capacidade horaria de 100 toneladas.

A capacidade das bombas installadas para descarga de oleo combustivel, pelas respectivas companhias é a seguinte:

Anglo Mexican: 200 m<sup>3</sup> por hora;

The Caloric Co.: uma bomba, 150 toneladas por hora, outra 50 toneladas por hora;

Standard Oil Co.: Não tem bomba de descarga, sendo seus depositos cheios pelas bombas dos navios tanques.

Na faixa do caes operam 41 guindastes electricos de 1,5 toneladas; 7, de 5 toneladas; 1, de 8 toneladas; 1, de 20 toneladas; 1 guindaste a vapor de 8 toneladas; 3 ditos, de 4 toneladas; 1, de 2,5 toneladas. Para o serviço interno dos armazens, existem 4 guindastes electricos e 48 talhas rolantes com motores electricos.

**Renda do porto** — A renda do porto de Recife, proveniente das taxas tarifarias, foi de 5.443:580\$800, contra 4.279:759\$900, em 1953, e 4.884:781\$100, em 1954.

Até 31 de Dezembro do anno relatado, e a partir de 1921, isto é, num periodo de cerca de 14 annos, a importancia bruta proveniente da exploração do caes, arrecadada pelo Governo do Estado, foi de 71.244:261\$968.

**Taxa adicional** — A taxa adicional de 10 %, papel, cobrada durante o anno, produziu o total de 4.486:106\$400.

Creada em substituição da taxa de 2 %, ouro, até então cobrada sobre as mercadorias importadas do estrangeiro, essa taxa, arrecadada em ouro até 1935 e em papel de 1934 em diante, produziu, de 1921 a 1935, o total, ouro, de 9.216:084\$176, ou 54.578:554\$493, papel.

Toda essa importancia já foi entregue ao Estado de Pernambuco, de accordo com o seu contracto.

**Obras** — Não foi iniciada a construcção de trecho algum de caes, nem tiveram andamento os trabalhos da montagem da ponte de carvão e canalização electricas. Também permaneceram paralyasadas os da conclusão do armazem XII. Foi, entretanto, iniciada a construcção do armazem de bagagem, aproveitando-se para esse fim o galpão coberto existente entre os armazens II e III, tudo de accordo com o projecto approvedo.

Foi feito o calçamento, a paralelepipedos, sobre macadam comprimido, na Avenida do porto, entre os armazens internos e o local destinado á construcção dos armazens externos, e bcm assim na rua transversal de acesso ás novas officinas para o trafego ferroviario do caes, tudo no total de 21.657 m2.

Além desse calçamento, foi ainda executado o da Avenida Alfredo Lisboa, paralelepipedos sobre areia, num total de 508 m2.

Na execução de taes serviços, estão comprehendidos meios-fios, postes de concreto armado, para illuminação e montagem da rede telephonica, e boccas de lobo.

Está sendo construido um edificio destinado ás officinas para o trafego ferroviario do porto, já estando montada a cobertura metallica, assentado o telhado de telhas planas com as calhas respectivas e conductores de aguas pluvias, effectuados o emboço e reboco, interna e externamente, assentados os mezzaninosk feito o passeio externo, tudo de accordo com o projecto.

No dia 10 de Dezembro, tiveram inicio os trabalhos de construcção da muralha de enrocamento, no Pina, para arrimo do aterro a ser ahi feito. Esse serviço fez parte dos que foram contractados com a Companhia Cobrasil, pelo Governo do Estado.

Pelo concessionario, foram feitos reparos no material fluctuante, nas linhas ferreas nos armazens, nos galpões, no edificio da Administração, nas galerias de aguas pluvias, e outros necessarios á conservaçaõ das obras e installações existentes. Acham-se, entretanto em mau estado de conservaçaõ as betoneiras, transportadores de blocos, guindastes, locomotivas e carros, no Pina.

**Dragagem** — Para a conservaçaõ dos fundos, o Governo do Estado fez a dragagem necessaria, no periodo comprehendido entre Janeiro e Julho. O volume dragado attingiu a 374.995 m3, de areia e lódo, que foram lançados em alto mar, sendo os serviços feitos pela draga Barão de Mauá e areeiros Alfa e Borja Castro.

Essa dragagem foi executada na bacia principal, limitada pelos caes de 10 e 8 metros, tendo sido registrado um tempo effectivo de trabalho, de 659h20, correspondendo a rendimento medio horario de 484 metros cubicos. Apesar de insufficiente em face do assoriamente medio annual, a dragagem de conservaçaõ foi suspensa em Julho, para reparos na draga.

No contracto firmado com a Companhia Cobrasil, está prevista a dragagem de 1.500.000 m3, para conservaçaõ dos fundos de 8 e 10 metros, sendo de esperar que, uma vez effectuado tal serviço, consiga o Estado manter os ancoradouros em melhor profundidade.

A Fiscalizaçaõ do Porto foi autorizada a vender em hasta publica, 50 toneladas de ferro velho, na base de trinta réis o kilo.

Ao Governo do Estado, de accordo com o paracer deste Departamento, foi permitido vender o aparelhamento transbordador de carvão, devendo a importancia apurada ser applicada em obras enquadradas no plano geral de ampliação do porto.

Attendendo ao seu pedido, foi o concessionario autorizado a dar baixa na carga que lhe foi feita, dos cascos de batelões velhos, encalhados na Corôa dos Passarinhos.

**Planta hydrographica** — O exame da planta levantada demonstra que não são satisfactorias as condições actuaes do ancoradouro de 10m,00 e de parte do de 8m,00 abaixo do zero hydrographico do porto, por insufficiencia de dragagem de conservação, feita pelo Estado, sempre inferior, anno por anno ao assorriamento normal, o que deu logar a ser constatado um deposito de mais de 1 1/2 milhões de metros cubicos o que agora vae ser corrigido com a execução do novo contracto.

A dragagem feita durante o anno não modificou a situação verificada em 1954.

**Marés** — Verificou-se em 14 de Setembro, com a altura de 2m,90, a maior preamar do anno. A menor, com 0m,11, foi apreciada em 18 de Julho.

As preamões indicaram 2m,70 para preamar, e 0m,15, para a baixamar.

**Vagas** — Não ha vagas a registrar no ancoradouro, em virtude das condições de abrigo do porto.

**Temperatura** — Maxima, 32°,3, em Março; minima, 19°,8, em Junho.

**Pressão atmospherica** — Foi de 764,54, em Setembro a pressão maxima do anno; e de 755,67, em Março, a minima.

**Tensão do vapor** — Maxima, 23mm,29, em Março; minima, 16mm,21, em Agosto.

**Humidade relativa** — Maxima, 95,5 %, em Junho, minima, 61,9 %, em Agosto.

**Nebulosidade** — Maxima, 1,00, nos mezes de Abril, Maio e Junho; minima, 0,12, em Março.

**Chuvas** — Total do anno 1.491mm,4, em 188 dias. Maxima, 97mm,5, em 24 horas; minima, 0,1, em 24 horas.

Dias chuvosos, no anno.....	188
"  encobertos no anno.....	198
"  claros no anno.....	167
"  de trovoadas no anno.....	8

**Evaporação ao sol** — Maxima do anno, 12mm,4, em Setembro; minima, 0mm,4, em Junho.

**Evaporação á sombra** — A maxima do anno foi registrada em Setembro, com 6mm,6; a minima, em Junho, com 0mm,4.

**Ventos** — Rumo dominante: SE, com 2.364 horas. A maxima velocidade foi de 45 kilometros em uma hora, no rumo ESE, e a minima, de 1 kilometro por hora, em rumos diversos.

**Terrenos de marinha** — Foram informados 16 pedidos de aforamento de terrenos de marinha, em Recife, Lagôa do Norte e Maceió.

**Condições de navegabilidade** — Nas condições de assorriamento em que se acha o ancoradouro não pôde ser frequentado, em baixamar de sizygia equinoxial, senão por navios de calado maximo de 26 pés de 305 m/m. O canal S. de accesso ao porto permite, no mesmo estado de maré, calado maximo de 28 pés.

## PORTO DE MACEIÓ

### (Enseada de Jaraguá)

A construção do porto de Maceió vem sendo, ha muitos annos, objecto de cogitação por parte dos poderes publicos.

Designado pelo Conselheiro José Fernandes da Costa Pereira Junior, Ministro da Agricultura e Obras Publicas, o engenheiro Andréas Cernadak, em 1874, procedia ao exame e estudos necessarios á escolha do local e do typo de obra que convinha ao porto de Maceió, apresentando, a 29 de Maio de 1875, ao Governo do Imperio, um relatorio e projecto para a construção do porto.

Circunstancias várias foram retardando a execução dessa obra, até que o decreto n. 23.459, de 16 de Novembro de 1933, do Governo Provisorio, concedeu ao Estado de Alagôas autorização para realizar as obras de construção do porto.

A 30 de Novembro de 1933, na Secretaria de Estado de Viação e Obras Publicas, foi assignado o termo de contracto entre o Governo Federal e o Estado de Alagôas, em cumprimento desse decreto. A 6 de Julho do anno seguinte, o decreto n. 24.594, approvava os orçamentos dos projectos do porto de Maceió na enseada de Pajussára e Jaraguá,

E a 9 de Julho seguinte, o Sr. Interventor Federal de Alagôas abria a concorrência publica para a execução das obras do porto na enseada de Jaraguá ou Pajussára.

A concorrência foi encerrada em 9 de Outubro de 1934, e a Comissão Julgadora da mesma, nomeada pelo Governo do Estado, composta dos engenheiros Frederico Cesar Burlamaqui, Lucas Bicalho, Augusto de Brito Belfort Roxo, Mauricio Joppert da Silva e J. D. Belford Vieira, em minucioso estudo, deu parecer sobre as propostas das tres firmas concorrentes, chegando ás seguintes conclusões:

"Dessa fórma, conclue a Comissão nos termos do edital, classificando o consorcio "Cobrasil" — "Civis Hydraulicas", como unica para Pajussára e em primeiro logar para Jaraguá, com differença de 303:397\$000 a menos da proposta da "Geobra", classificada em segundo logar.

Para Pajussára a Comissão prefere a variante da "Cobrasil", cujo orçamento é de 12.770:015\$000, e, para Jaraguá, o projecto official da mesma firma, na importancia de 18.385:215\$000, para pagamento parcellados de accôrdo com as medições.

Caso convenha aos interesses do Estado fazer as obras para pagamento a prazo, e só depois da obra executada e recebida, ficarão classificados em 1º logar, para Pajussára, o Consorcio "Cobrasil-Civilhydro" com o total approximado de 13.770:000\$000, e em 1º logar para Jaraguá, a "Geobra", para o projecto official na importancia de Rs. 18.688:000\$000, porque ao orçamento anterior do consorcio "Cobrasil-Civilhydro" para este porto, deverão ser accrescidos os juros, de conformidade com as condições da proposta, que se torna superior de cerca de 1.500 contos.

A Comissão observa ainda que o Governo, approvando os projectos de Jaraguá e Pajussára, com orçamentos de 18.115:804\$000 e de 14.142:800\$000, reconheceu que elles são equivalentes, com um excesso de 3.973:004\$000 do primeiro sobre o segundo. Entretanto, nos dois projectos classificados pela Comissão, para um e outro porto, a differença attinge a 5.615:200\$000.

A 31 de Janeiro de 1935, o Sr. Interventor Federal do Estado de Alagôas, em despacho fundamentado resolve afastar a hypothese das obras na enseada de Pajussára, e contractar a construção do porto em Jaraguá, com a Companhia Geral de Obras e Construções, Sociedade Anonyma "Geobra", tudo de accôrdo com as condições e preços do edital e as clausulas da proposta expressamente indicadas".

A 11 de Fevereiro de 1935, foi assignado o contracto para a construcção das obras do porto de Maceió na enseada de Jaraguá, com a Companhia Geral de Obras e Construções S. A. "Geobra", representando o Estado o Dr. Osman Loureiro de Farias e a "Geobra" o engenheiro Edgard Raja Gabaglia, seu Director-Presidente.

O decreto n. 547, de 27 de Dezembro de 1935, abriu ao Ministerio da Fazenda o credito especial de 18.469:200\$000, para attender a restituição, ao Governo do Estado de Alagoas, da taxa de 2 %, ouro, arrecadada pela Alfandega de Maceió, no periodo de 1910 a 1933, para ser applicado na execução das referidas obras e que são as seguintes:

- a) Dragagem á cóta de 8m,0, volume estimado em 360.000 metros cubicos;
  - b) Construcção de um molhe, acostavel na parte interno, para vapores com 8m,00 de calado em aguas minimas, tendo 400 metros de comprimento, vinte metros de largura e oito metros de profundidade em aguas minimas;
  - c) Blocos monoliticos artificiaes, de 5t, de peso por metro corrente, collocado na cóta — 4 m 00 encimando o quebra-mar do lado externo, na distancia de 400 metros;
  - d) Construcção, sobre o molhe acostavel, de um abrigo, em concreto armado, para passageiros, com 560 m<sup>2</sup> de area coberta;
  - e) Construcção do cabeço do molhe destinado a um pharolete;
  - f) Construcção de um trecho do molhe de acesso do litoral do caes acostavel com 120 metros de comprimento e 14 de largura.
  - g) Construcção sobre os recifes imergentes de um segundo trecho de molhes entre o molhe referido e o litoral, com 296 metros de comprimento.
  - h) Construcção de um terceiro trecho de molhe, com 320 metros de comprimento;
  - i) Construcção de um quarto trecho de molhe, com 286 metros de comprimento;
  - j) Construcção de um viaducto de concreto armado, com 14 metros de largura e 100 de comprimento;
  - k) Caes de saneamento, com 958 metros de extensão;
  - l) 400 metros de linhas ferreas, com bitola de 4 m para guindastes;
  - m) Linhas ferreas e desvios para caes acostavel e de ligação das installações portuarias com as da Great Western, com bitola de 1 metro e uma extensão de 4.412 metros;
  - n) Installação de luz e força, no caes e na zona portuaria;
  - o) Installações de agua potavel, aguas pluviaes e esgotos nos armazens e na zona portuaria;
  - p) Execução de 100.000 m<sup>3</sup> de aterro, para a formação de terrapleno na ponta da Capitania;
  - q) Construcção de dois armazens de 80 metros por 20 cada um;
  - r) Calçamento do molhe de acesso ao molhe acostavel, feito com macadam, e bem assim execução de passeios cimentados;
  - s) 37.000 m<sup>2</sup> de calçamento de paralelepipedos sobre base de macadam inclusive passeios e meios fios;
  - t) Construcção de 1.900 metros de gradil de ferro para fechamento do recinto do cáes e com balaustrada do molhe de acesso, este ultimo com 1 metro de altura.
-

## FISCALIZAÇÃO DO PORTO DA BAHIA (ESTADO DE SERGIPE)

### PORTO DE ARACAJÚ E CANAL DE SANTA MARIA

Pelo decreto n. 23.460, de 16 de Novembro de 1933, foi concedida ao Estado de Sergipe autorização para construção, uso e gozo das obras de melhoramento do porto de Aracajú, durante o prazo de 60 annos, tendo, em data de 23 de Dezembro do citado anno, sido lavrado o termo de contracto celebrado entre o Governo Federal e o mesmo Estado.

Pelo alludido decreto, ficou autorizada a entrega da importancia correspondente ao producto da taxa de 2 %, ouro, arrecadada pela Alfandega de Aracajú, a partir de 1913, importancia que, até ao fim do anno de 1934, produziu o total de 1.842 :122\$876, em papel.

Tendo a Companhia Nacional de Navegação Costeira reclamado contra as condições em que se encontra o canal da barra de Aracajú, allegando que dois de seus navios haviam arrastado na mesma, em maré de sizzygia, calando 12 pés e 3 polegadas, verificou-se a impossibilidade de se ter dado a occorrença, em face da ultima planta hydrographica levantada.

Foi entregue, pelo respectivo engenheiro Chefe, Eng. de 2ª classe, Procopio de Mello Carvalho, o relatorio da Commissão de Estudos do Porto de Aracajú e Canal do Rio Fundo, procedidos de Outubro de 1934 a 31 de Janeiro de 1935. Esse relatorio, acompanhado de 11 plantas, foi estudado por este Departamento, que concluiu pela necessidade de serem feitas varias modificações nas clausulas do contracto assignado com o Governo do Estado de Sergipe.

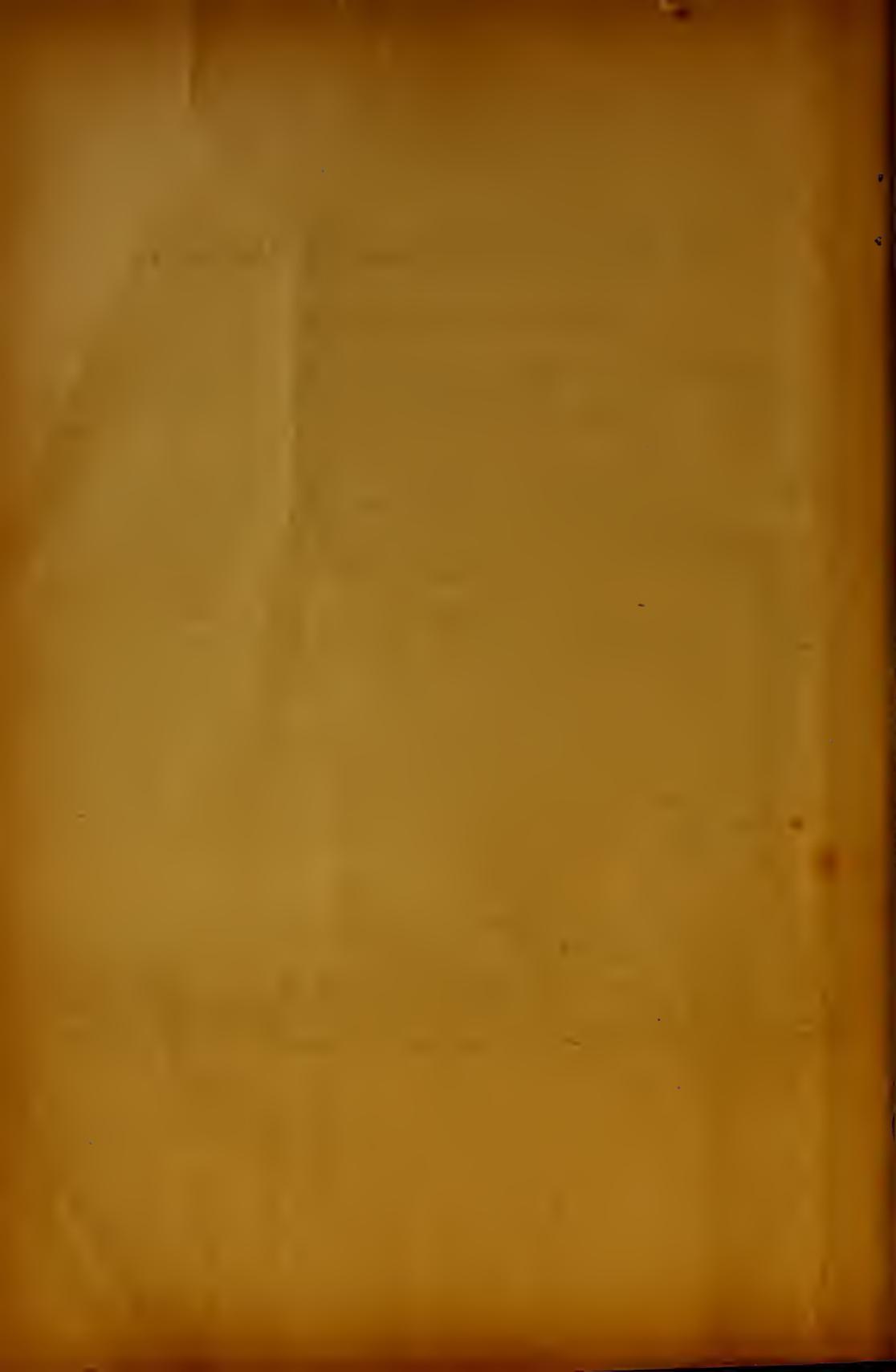
Relativamente ás obras a serem executadas, este Departamento opinou pela desnecessidade de ser desde já construido o caes do porto de Aracajú, porquanto o respectivo movimento não daria margem a uma operação de credito para as obras. Poder-se-á proceder ahi, como se fez em Ilhéus, isto é, construir desde logo um trapiche, com as obras terrestres complementares, que a exploração commercial exigisse.

**Almoxarifado** — O material existente no Almoxarifado da Fiscalização, está avaliado em 48 :087\$273.

### CANAL DE SANTA MARIA

Tendo sido ultimados em principios do anno as obras de abertura do canal de Santa Maria, verificou-se que a manutenção da profundidade, a que se havia dragado o mesmo canal, exigia o revestimento de suas margens.

Considerado tal serviço complementar como indispensavel, foi prevista, para a execução do mesmo no exercicio de 1936 uma verba de 450 contos que deve representar cerca da terça parte do que será preciso para executar o trabalho, em toda a extensão do mesmo canal, cujo comprimento alcança cerca de 6 kilometros.



## COMMISSÃO DE ESTUDOS E OBRAS DO PORTO DE BELMONTE

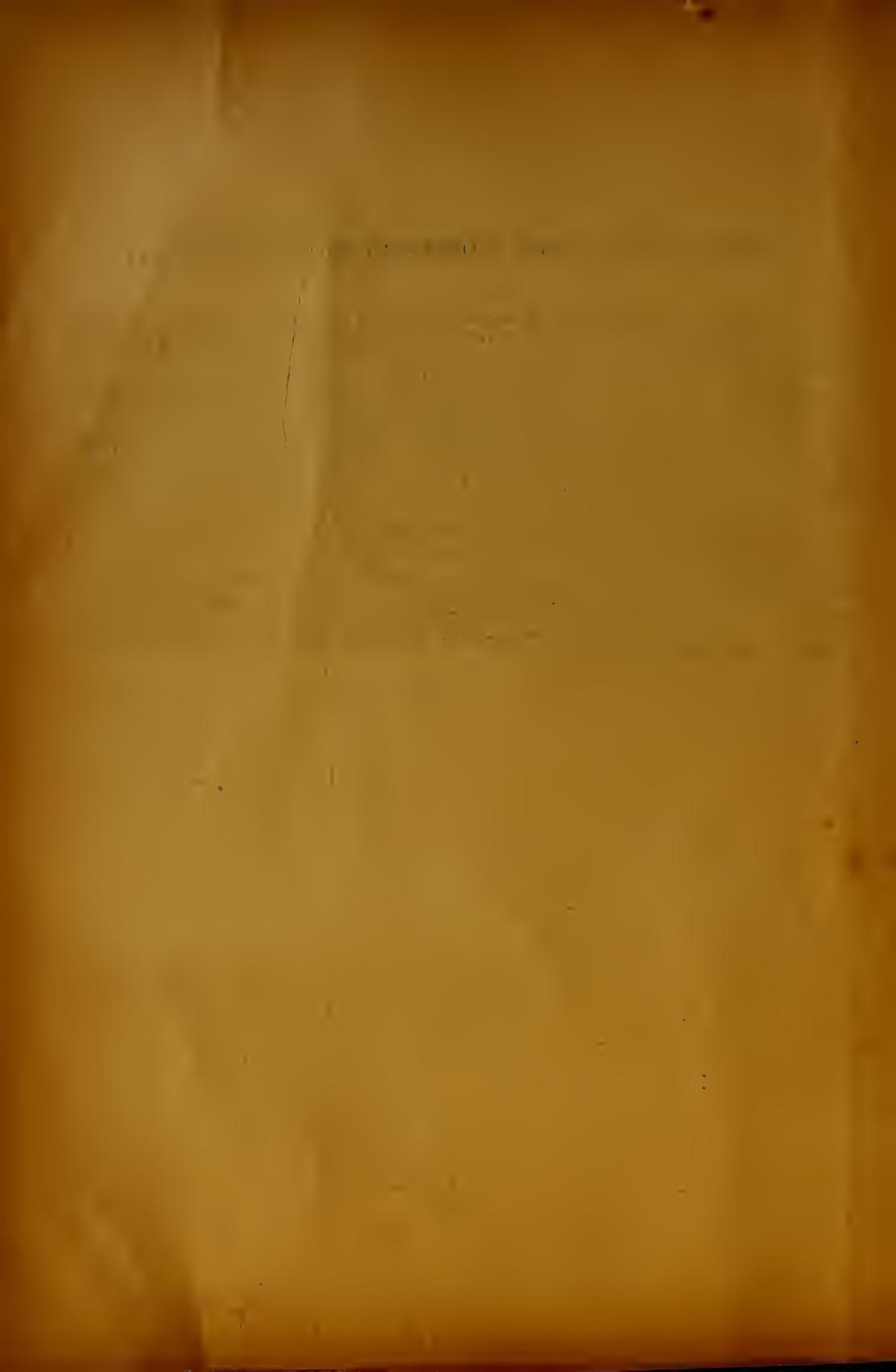
Deante da impossibilidade de serem as obras de protecção da cidade de Belmonte feitas directamente pela Residencia, por falta de aparelhamento necessario, ficou resolvido que seriam executadas por tarefa.

Feita a necessaria concorrência, foi escolhida a proposta da Companhia Construtora Nacional, sendo assignado o respectivo termo de ajuste em 6 de Junho. A Comissão do Porto ficou encarregada da construcção dos groynes, cabendo aos contractantes á da cortina, com estacas pranchas de concreto armado, e, sobre estas, uma viga de solidificação.

Verificada a conveniencia de ser deslocada a linha de protecção da margem direita do rio Jequitinhonha para montante da Igreja, foi essa variante approvada por este Departamento.

A Companhia tarefaira fundiu 670 estacas pranchas de 7 metros, devendo o serviço de cravação respectiva ser atacado em Janeiro de 1936.

A Residencia de Belmonte fez, ainda, durante o anno, a construcção do cercado para o canteiro; um barracão para guarda de materiaes; observações e restauração do faxinamento feito no anno anterior, cujos resultados foram os melhores, pois, mercê dessa providencia, a cidade se mantem sem maiores prejuizos desde 1932, não se verificando erosão na margem protegida.



## PORTO DE ILHÉUS

O porto de Ilhéus tem a sua construção e exploração sob o regimen de concessão dada á Companhia Industrial de Ilhéus, pelo decreto n. 18.908, de 20 de Setembro de 1929, e termo de contracto celebrado em 24 de Outubro do mesmo anno, revisto, já de accôrdo com a nova Legislação Portuaria, pelo Decreto n. 166, de 15 de Maio de 1935, e respectivo termo de revisão de 13 de Junho de 1935, registrado pelo Tribunal de Contas, em sessão de 10 de Julho de 1935.

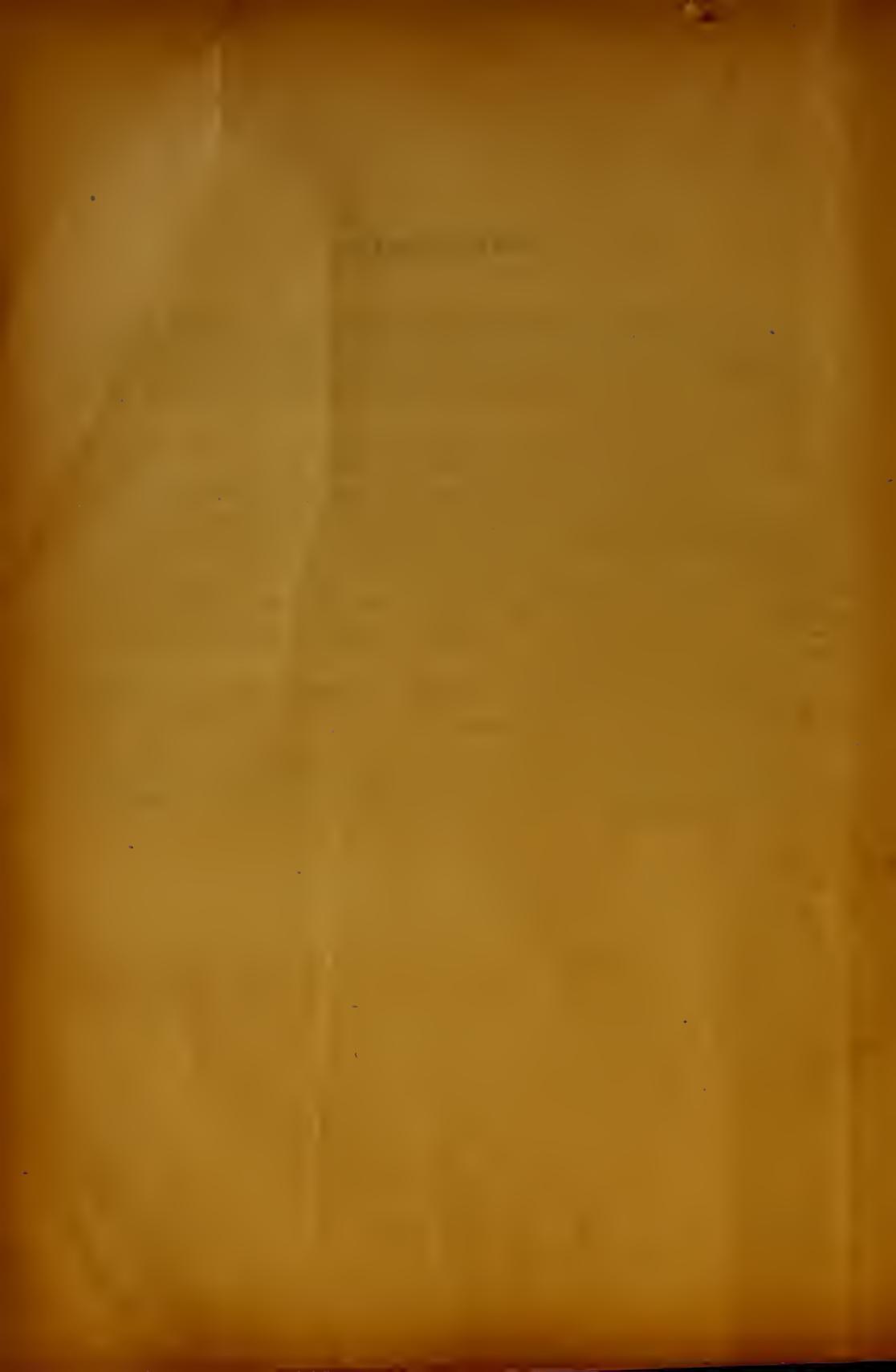
A nova tarifa para esse porto foi approvada pela Portaria n. 874, de 8 de Novembro de 1935, para entrar em vigor em 10 de Abril de 1936.

No novo contracto, além da obra principal, de dragagem do canal de acesso e bacia de evolução, ficou estabelecido o programma de ampliação das obras portuarias, com a execução de mais uma ponte de atracação em concreto armado e dois armazens. Essas obras deverão estar concluidas dentro do primeiro semestre de 1936.

Para a execução da dragagem, em virtude da urgencia de sua execução e de não poder a Companhia, em curto prazo, adquirir o aparelhamento necessario, o Governo, mediante accôrdo com a mesma, mandou executar o serviço com a draga "Bahia", auto-transportadora, de sucção e arrasto, que acabou de adquirir para os seus serviços, nos diversos portos da costa brasileira.

Nesse accordo, ficou estabelecido que, alem do aluguel mensal de 21 :651\$000 pela draga, pagaria a Companhia Industrial de Ilhéus todas as despesas de pessoal, material conservação, reparos do aparelho e seguro.

Iniciada a dragagem em fins de Novembro com optimo resultado com a nova draga adquirida, o serviço deverá estar concluido em fins do 1º trimestre de 1936, restabelecendo assim a navegação franca nesse porto, para navios de calado maximo de 5 metros em maré minima.



## FISCALIZAÇÃO DO PORTO DA BAHIA

### PORTO DA BAHIA

O porto da Bahia continua entregue á Companhia Cessionaria das Docas do Porto da Bahia, de conformidade com o decreto n. 14.417, de 16 de Outubro de 1920, e do termo assignado em 3 de Novembro do mesmo anno.

#### Almoxarifado:

Saldo de materiaes de 1934.....	291 :119\$574	
Adquiridos em 1935.....	20 :207\$750	
Total.....		311 :327\$524
Cedido ao porto do Rio de Janeiro.....	73 :777\$400	
Consumido durante o anno.....	70 :413\$940	
Total.....		144 :191\$340
Saldo que passou para 1936.....		167 :135\$984

#### Movimento de verbas da Fiscalização:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDA	DESPENDIDA	SALDO
Pessoal.....	606 :000\$000	536 :324\$984	69 :675\$016
Material.....	1.282 :300\$000	1.013 :633\$250	268 :666\$750
Totaes.....		1.888 :300\$000	1.549 :958\$234
			338 :341\$766

Além das importancias acima citadas, foi entregue a este Departamento, a importancia de 200 :000\$000 (duzentos contos de réis), em duas quotas de 100 :000\$000 cada uma, por intermedio do Banco do Brasil, importancia essa que foi empregada em obras de emergencia, constantes de reparação de estragos causados em diversos serviços em andamento pelas innundações e temporaes.

**Exploração** — Apesar de terem sido recebidas algumas reclamações, não só relativas á cobrança de taxas de armazenagem, como tambem quanto á execução dos serviços, a exploração commercial do porto fez-se sem maiores incidentes.

Uma das causas das reclamações foi, sem duvida, devido ao trabalho dos estivadores, que levam as suas exigencias ao ponto de não consentirem que, guindastes para 1 1/2 toneladas, façam lingadas de mais de 12 saccos, com 750 kilos reduzindo, assim, a efficiencia desses apparelhos.

Outro motivo de reclamações foi a falta de espaço para atracação, facto observado algumas vezes durante o anno. Com taes reclamações, querem os interessados forçar o augmento de extensão da linha do caes. Isso, entretanto, não se justifica, pois, examinando-se os quadros de estatística do porto, verifica-se que a capacidade do caes em trafego não foi ainda attingida.

Augmentada, como está, de mais 272 metros a extensão do caes, o facto parece explicar-se em consequencia do accumulo de entrada de embarcações em certos dias, no porto, e no abuso praticado, por algumas agencias, que mantêm ses vapores atracados por muitos dias, á espera de engajamento de carga, em prejuizo dos que têm mais pressa em terminar as suas operações de carga e descarga.

Embora a Companhia Cessionaria tenha adquirido mais quatro guindastes, ha ainda necessidade de augmentar-lhes o numero, em beneficio da rapidez dos seus serviços

**Taxas portuarias** — Continuaram a ser cobradas as mesmas taxas dos annos anteriores, approvadas pelo decreto n. 18.855, de 25 de Junho de 1929. As novas taxas, que, por força do decreto n. 24.508, de 29 de Junho de 1934, deverão substituir as actuaes, não entraram em vigor até 31 de Dezembro, por não terem sido, até então, approvadas. As de armazenagem estão sendo cobradas conforme o determina o decreto n. 24.324, de 1 de Junho de 1934, o que tambem tem dado logar a reclamações, principalmente pelo prazo estabelecido para a retirada das mercadorias dos armazens do porto, julgado insufficiente, devido á demora do recebimento dos documentos necessarios ao despacho das mesmas e cumprimento de exigencias aduaneiras.

Em Junho, foi inaugurado o trecho do caes para navios de mais de 24 pés de calado. Accrescido de mais 272 metros de caes de mais de 8 metros, ficou o porto com o total de 1.480 metros de caes acostavel, sendo:

175m,00, com 2m,20 de profundidade;  
 728m,80 " 8m,00 " "  
 577m,20 " 9m,00 e 10m,00, de profundidade.

Com excepção do primeiro trecho, todo o caes permite a atracação de grande cabotagem c longo curso. O primeiro trecho, porém, comporta apenas veleiros e outras embarcações pequenas.

Actualmente, portanto, o porto da Bahia tem capacidade para atracação da maioria dos grandes navios que frequentam o nosso paiz. Alem da extensão do caes, já mencionada, ha ainda, no local do antigo porto projectado para embarcações de grande calado, um trecho com 10m,00, de profundidade, que não foi entregue á exploração por falta de aparelhamento. Esse trecho, porem, está sendo aproveitado pela Companhia Cessionaria, para embarque e desembarque de ferro velho e de material da Estrada de Ferro Este Brasileira e outras.

A utilização desse trecho é concedido mediante licença da Fiscalização do Porto, com ressalva quanto a possiveis riscos e avarias.

Em seguida á parte destinada á atracação de grandes navios, ha tambem um trecho de 100 metros, onde se faz o desembarque de carvão.

O numero de armazens do caes actualmente, é de 10, incluidos os dois terminados recentemente. Foram todos construidos de tijolo com argamassa de cimento, com super-structura metallica e cobertura de telhas francezas. O comprimento varia entre 70 e 150 metros, todos, porém, com 20 metros de largura.

Na rua que dá para o mar, existem tres linhas ferreas, destinadas ao trafego de vagões empregados no transporte de mercadorias e uma para a movimentação dos guindastes.

**Tomada de contas** — O aviso n. 3.403, de 3 de Outubro approvou a ultima tomada de contas effectuada, referente ao periodo decorrido entre 1 de Julho e 26 de Novembro de 1933.

Dos documentos relativos a essa tomada de contas foram extrahidos os dados que se seguem:

Capital reconhecido até 30 de Junho de 1933.....	25.124 :916\$829
Trabalhos realizados no 2º semestre.....	39 :719\$762
Capital dos trechos "m" construção.....	13.199 :657\$378
" " " " trafego.....	11.964 :979\$213
" reconhecido até 26 de Novembro de 1933.....	25.164 :636\$591
Contribuição por conta da taxa de 2 %, ouro, na tomada de contas....	498 :098\$592
Producto dessa mesma taxa.....	96 :204\$800
Deficit no periodo dessa tomada de contas.....	401 :893\$792

Esse resultado, addicionado ao deficit do semestre anterior (360 :052\$572), dá para deficit total, que fica creditado á Companhia Cessionaria, para lhe ser paga na fórma da clausula XII, do decreto n. 18.855, de 25 de Julho de 1929, a quantia de 761 :946\$364, réis, ouro.

Tendo a Companhia Cessionaria requerido o reconhecimento do capital empregado no quebra-mar do porto, está o assumpto sendo estudado, por não se achar fixada ainda a taxa de cambio para conversão, em papel, do capital reconhecido.

Durante o anno, foram, ainda effectuadas mais cinco tomadas de contas, sendo quatro relativas aos melhoramentos entre o Mercado do Ouro e a Jequitaiá, e uma referente á Companhia Industrial de Ilheus.

Os resultados dessas tomadas de contas podem resumir-se nos dados seguintes:

**4º trimestre de 1934:**

RECEITA:

Taxa de 10 %.....	142 :837\$486
Aluguel do Trapiche Querino.....	6 :000\$000
Venda de materiaes das demolições.....	1 :661\$900
<b>Total.....</b>	<b>150 :499\$386</b>

DESPESA:

Desapropriações.....	103 :147\$100
Folhas e medições dos trabalhos.....	236 :796\$200

<b>Total.....</b>	<b>339 :943\$500</b>
Saldo a favor da Companhia.....	189 :443\$914
Saldo dos semestres anteriores.....	158 :259\$666

<b>Total a favor da Companhia.....</b>	<b>347 :703\$580</b>
--	----------------------

**1º trimestre de 1935:**

RECEITA:

Taxa de 10 %.....	126 :373\$509
Trapiche Querino.....	6 :000\$000
<b>Total.....</b>	<b>132 :373\$509</b>

DESPESA:

Desapropriações.....	154 :609\$440
Medições de trabalhos.....	353 :316\$700

<b>Total.....</b>	<b>507 :926\$140</b>
Saldo a favor da Companhia.....	375 :552\$631
Saldo do trimestre anterior.....	347 :703\$580

<b>Saldo total a favor da Companhia.....</b>	<b>723 :256\$211</b>
--	----------------------

**2º trimestre de 1935:**

RECEITA:

Renda da taxa de 10 %.....	90 :722\$435
Trapiche Querino.....	6 :000\$000
Venda de materiaes de demolição.....	1 :229\$000
<b>Total.....</b>	<b>97 :951\$435</b>

DESPESA:

Medições dos trabalho.....	128 :596\$300
Saldo a favor da Companhia.....	30 :644\$865

**3º trimestre de 1935:**

RECEITA:

Taxa de 10 %.....	156 :173\$009
Trapiche Querino.....	6 :000\$000
Productos dos leilões.....	2 :614\$200

<b>Total.....</b>	<b>165 :287\$209</b>
-------------------	----------------------

DESPESA:

Desapropriações.....	29 :547\$700
Medições dos trabalhos.....	172 :565\$900
<b>Total.....</b>	<b>202 :113\$600</b>
Saldo a favor da Companhia.....	36 :826\$391

**Companhia Industrial de Ilheus** — Por não ter havido obras durante o anno de 1954, o capital a ser reconhecido até 31 de Dezembro desse anno é o mesmo apurado até 31 de Dezembro de 1933, isto é 3.684:948\$984.

A Comissão apurou os seguintes dados:

Receita de 1934.....	1.239 :270\$060
Quota da caixa de aposentadoria.....	18 :589\$050
Renda bruta de 1934.....	1.220 :681\$010
Despesa total.....	768 :264\$167
Renda líquida.....	452 :416\$845
Porcentagem sobre o capital.....	12,27 %

**Renda do porto em 1935** — A renda proveniente da cobrança de taxas foi de Rs. 5.645:263\$320, contra 4.909:098\$720, no anno anterior. A taxa de 10 % adicional, papel, rendeu 2.229:513\$300 e mais 1:751\$300 de differenças de 2 %, ouro, sómente pagas em 1935.

Pelo contracto, 40 % da renda bruta são destinados a despesas de custeio e conservação das obras. Essa percentagem é, evidentemente, insufficiente para esse fim, tendo em vista a elevação do preço do material o augmento de salarios, a diminuição de horas de trabalho e as exigencias cada vez maiores do pessoal. Assim, não tendo havido augmento de renda, que compense o de despesas, vê-se a Companhia na contingencia de só realizar obras dentro de certo limite.

**Obras** — Tiveram bom andamento as obras em execução no porto e no interior do Estado, apesar das difficuldades havidas para algumas das que se achavam a cargo da Fiscalização do Porto, dependentes de credits sujeitos a formalidades do Tribunal de Contas.

Tendo sido tornada obrigatoria a atracação de todos os navios que procuram o porto, tornou-se urgente a dragagem do canal e parte da bacia de evolução correspondente ao trecho de caes que fosse destinado para esse fim, de modo que a acostagem de embarcações de calado superior a 8 metros não soffresse risco algum.

Ficou deliberado que se faria a dragagem em frente aos armazens ns. 7 e 8, o que daria ao caes de 8 metros uma profundidade de 10 metros, numa extensão de 400 metros julgada sufficiente para a atracação simultanea de dois grandes vapores. Para isso, entretanto, era necessario construir uma cortina de estacas Larssen parallela e a 4m,50, de distancia do paramento externo do caes fronteiro aos citados armazens.

Iniciados os trabalhos, verificou-se a existencia de rocha no alinhamento em que deveria ser construida a cortina. Para evitar difficuldades e despesas com obras que não foram previstas no orçamento, deslocou-se o ponto inicial da cortina para 200 metros para o Norte, augmentando-se, dessa fórma, a extensão do caes em exploração.

Tornando-se desnecessaria a cravação das estacas Larssen em alguns trechos do caes a ser aprofundado, as estacas que sobraram foram empregadas no caes fronteiro ao armazem n. 7, tendo sido, posteriormente derrocada a rocha existente, de modo a tornar possivel a dragagem na cota — 9m,00, deixando-se de fazcl-o para 10m,00, afim de diminuir despesas. O trecho de caes em frente ao armazem n. 7, portanto, está tambem em condições de permittir a atracação de embarcações de grande calado.

Para levar por deante a obra acima alludida, executou a Companhia Cessionaria os seguintes serviços:

- a) Fincamento de estacas de aço Larssen, numa extensão de 73 metros, ficando dessa fórma terminada a cortina necessaria ao caes, numa extensão total de 568m,80;

- b) Dragagem da bacia de evolução e canal de acesso ao novo caes, para manutenção da profundidade de 10 metros em baixamar, tendo o volume dragado attingido a 158.267 m<sup>3</sup>, inclusive a rocha derrocada em frente aos armazens ns. 7 e 8;
  - c) Construção dos armazens ns. 9 e 10, respectivamente com 70 e 80 metros de comprimento, por 20 de largura, cobrindo uma area de 3.000 m<sup>2</sup>, tendo sido aproveitado na construção do Armazem n. 9, o material do Armazem de inflammaveis, que, devido á sua localização, muito proxima da zona commercial, teve de ser demolido.
- Por ordem deste Departamento foi adoptada parte do armazem n. 9, para serviço de bagagem e embarque e desembarque de passageiros dos navios transatlanticos;
- d) Confeccção e assentamento de 350m,85 de gradis de ferro e de 8 portaes, para completo fechamento da zona alfandegada;
  - e) Construção de 391m,50 de linhas ferreas inclusive 318m,50, com bitola de 4 metros, para movimentação dos guindastes;
  - f) Construção de canalisação para esgoto de aguas pluvias do caes, com as respectivas bocas de lobo, na extensão de 259m,60, mais 250m,30 de canaletas;
  - g) Assentamento de 250m,30 de canalisação para agua.

A' vista do augmento da extensão do caes, teve a Cessionaria necessidade de adquirir mais 4 guindastes, do fabricante Stother & Pitt, sendo dois de 1 1/2 toneladas e dois de 3 toneladas, com raio maximo de acção de 18 metros que foi preciso adoptar-se por não ser possivel a atracação directa do caes e sim em iluctuantes. Sendo approximadamente de 60 toneladas o peso desses guindastes, foi necessario melhorar-se as condições da linha ferrea, que está assentada sobre o caes, o que se fez cravando-se estacas de madeira, de metro em metro, sob a linha e em toda a extensão do terrapleno.

As obras de reforço da linha ferrea não constavam das previstas no decreto n. 22.942, de 14 de Julho de 1933, referente ao preparo de um trecho de caes destinado á acostagem de embarcações de calado superior a 24 pés. Sua execução, porém, foi indispensavel para evitar que, em virtude de um desnivelamento brusco da linha, viessem a tombar os novos guindastes, que são de grande altura, do que resultariam, alem dos prejuisos materiaes, accidentes de trabalho, cujas consequencias não se podem prever.

#### MELHORAMENTOS COMPREHENDIDOS ENTRE O MERCADO DO OURO E A JEQUITAIA

Pelo decreto n. 18.855, de 25 de Julho de 1929, foram approvadas as clausulas para o termo de accordo com a Companhia Cessionaria das Docas do Porto da Bahia, em aditamento ao seu contracto relativo á construção e melhoramentos do mesmo porto.

Nas clausulas desse decreto, estão comprehendidos tambem os melhoramentos entre o Mercado do Ouro e a Jequitaita, obrigando-se a Companhia a proceder ás desapropriações necessarias e a executar as obras a que se referem os decretos ns. 9.254, de 28 de Dezembro de 1911, e 9.293, de 3 de Janeiro de 1912.

As despesas com esses melhoramentos, na importancia de 7.996:000\$000, conforme o orçamento, devem correr por conta do adicional de 10 %, cobrado sobre as taxas do porto; pelo saldo de arredação da taxa de 2 %, ouro, depois de satisfeito o que dispõem as clausulas XII e XIII; e pela quota de 60 % das rendas dos trapiches, conforme o decreto n. 9.293, de 3 de Janeiro de 1912, approvados pelo decreto legislativo n. 4.116, de 31 de Agosto de 1920; ficando entendido que, no caso de haver differença entre as receitas arrecadadas e as despesas comprovadas, essa differença, para mais ou para menos, será computada no trimestre seguinte, e a cobrança da taxa adicional cessará logo que forem satisfeitos os encargos e despesas com a execução desses melhoramentos.

Estando já terminado o primeiro trecho da Avenida projectada, foram, com a actividade possivel, atacados os trabalhos do 2º e 3º trechos, principalmente do 3º, comprehendido entre o forte de Santo Alberto e a estação inicial da E. F. Este Brasileiro, situada á rua Calçada, até onde foi a mesma Avenida prolongada. Nesse trecho, foram feitas todas as desapropriações que se tornaram necessarias á construção da Avenida, cujas obras se acham bastante adeantadas.

Para a conclusão desse segundo trecho, faltam apenas o calçamento de uma pequena parte da praça situada em frente á estação acima referida, e os passeios na curva do gazometro.

O largo em frente á igreja de São Joaquim, foi ajardinado, estando muito adiantada a arborisação da Avenida.

A reconstrucção dos predios attingidos pelo corte necessario ao alinhamento já foi feito, de modo que a parte já construida produz excellente impressão.

No trecho, comprehendido entre o Mercado do Ouro e o deposito Wilson, e que constitue o mais dispendioso da construcção, não só pelo valor locativo dos predios attingidos, como tambem pelo custo das obras que devem ser levadas a effeito, diversas desapropriações já foram feitas, tendo tambem sido demolidos alguns predios.

Para esse terceiro trecho, pediu a Companhia Cessionaria uma modificação do traçado, allegando possiveis desmoronamentos de morros proximos da Avenida. O pedido está sendo devidamente estudado por este Departamento.

Pelo decreto n. 417 de 8 de Novembro de 1935, foi approvedo o orçamento das obras ainda em execução a partir do anno de 1935, no valor de 5.430:204\$000.

Até Novembro os serviços executados foram os seguintes:

Aterro.....	1.165m3,800
” com areia.....	2.888m3,300
Corte em terra.....	4.407m3,300
Meios fios.....	1.593 m. 1.
Canalisação para esgotos.....	1.028 m. 1.
Caixas collectoras.....	36
Ventiladores.....	14
Calçamento.....	13.150 m2
Passeios.....	7.616 m. 1.
Deslocamento da linha.....	480 m. 1.
Muros de alvenaria.....	561m3,174
Arvores plantadas.....	216
Iluminação.....	274 m. 1.
Combustores.....	15

**Supressão da clausula ouro** — Tendo o decreto n. 23.501, de 27 de Novembro de 1933, abolido os pagamentos em ouro, e não estando ainda fixada a taxa de cambio para a conversão em papel, não pôde ser determinado o custo das obras executadas pela Companhia Cessionaria, por cujo contracto eram as mesmas orçadas e reconhecidas em ouro, assim como em ouro paga a respectiva garantia de juros. Para a solução desse caso, já a Cessionaria solicitou do Governo Federal a revisão do seu contracto, prevendo a conversão do seu capital ouro em réis, papel, e com a adaptação ao regimen estabelecido na nova legislação portuaria.

**Obras em Santo Amaro** — As obras de Santo Amaro tiveram inicio em 1934 e constavam do seguinte:

- a) Um trecho de caes no rio Sergy, que atravessa a cidade;
- b) Um armazem de transito;
- c) Uma ponte de atracação no Conde, ponto terminal da navegação a vapor para a cidade de Santo Amaro.

Executadas pelo regimen de tarefas, confiadas aos Srs. Odebrecht & Cia., constructores especializados em trabalhos de concreto armado, que apresentaram os melhores preços no pedido feito a diversas firmas, essas obras foram concluidas em Maio.

Estando terminado o caes, coube á citada firma construir o armazem de transito e a ponte de atracação. O armazem tem 20 metros de comprimento por 8 de largura, tendo sido feitas as respectivas fundações sobre estacas de concreto armado. As paredes são de tijolo e a cobertura de telha.

Tendo-se verificado que o aterro sobre o qual está construido esse armazem não se podia manter devido ás correntes do rio e ás marés, foi preciso fazer um muro de arrimo com 81m,50 de comprimento, afim de evitar que as obras executadas viessem a ser futuramente damnificadas.

Com esse muro, despenderam-se 19 :250\$000.

O custo de todos os trabalhos executados no anno foi de 93 :780\$000, que, addicionados com as despesas effectuadas em 1934, dão para valor total das obras em Santo Amaro, a quantia de 236 :080\$000.

**Obras em Itaparica** — Existia na cidade de Itaparica um caes com 56 metros de extensão, o qual, em consequencia dos temporaes, de Maio do anno relatado, ficou em estado de ruina, tornando-se necessaria a sua reconstrução completa. Terminada esta, iniciou-se, em prolongamento, um novo trecho de caes, com 659 metros de extensão, o qual deverá atingir a Fonte de aguas medicinaes vulgarmente denominada "Fonte da Bica".

Foram construidos até ao fim do anno, 185 metros, divididos em dois trechos, um de 90 metros, com dois de altura, 1m,40 de base e 0,80 no coroamento, e o outro de 95m,00 de comprimento, dois de altura, 1m,10 na base e 0m,80 no coroamento.

Construiu-se uma escada com 12m,00 de comprimento, por 10 de largura, para acesso ao novo Caes, tendo sido tambem executado o aterro da parte interna do mesmo caes, com o emprego de 6.477 metros cubicos de terra. Alem disso, construiu-se ainda uma galeria de aguas pluviaes, com 124m,00 de extensão.

Com o aterro, inclusive transporte do material empregado, foram despendidos Rs. 32 :388\$290, e com a galeria de esgoto, 6 :664\$460.

A importancia total das obras executadas foi de 157 :852\$600.

**Ponte de Mar Grande, em Itaparica** — No dia 12 de Setembro, teve inicio a construcção da ponte de atracação de Mar Grande, em Itaparica. As obras foram confiadas á firma Odebrecht & Cia., de accordo com o projecto approved e suas modificações posteriores, em virtude das quaes, augmentada de 75 metros, a ponte passou a ter 224 metros de comprimento total.

Até ao fim do anno, foram construidos:

- a) Um muro de caes com 25 metros correntes, para o enraizamento da ponte em terra;
- b) Setenta metros de ponte de concreto armado, em substituição ao molhe de acesso em enrocamento que deveria ter a mesma extensão;
- c) 139 metros correntes de ponte de concreto armado, sendo 64 metros constantes do projecto e mais 75 metros correspondentes ao accrescimento approved;
- d) 290 metros de balaustrada no trecho já construido. As obras feitas importaram em 183 :999\$700.

**Melhoramentos no rio São Francisco** — Estes melhoramentos, que, desde o inicio estiveram a cargo da Fiscalização do Porto, foram, em Dezembro, annexados á Comissão de Estudos e Obras da Rêde Fluvial Bahiana, sob a chefia do engenheiro Franklin de Oliveira Ribeiro.

As obras visam melhorar as condições de navegabilidade do rio São Francisco, no trecho a montante de Joazeiro, comprehendido entre essa cidade e as corredeiras de Curralinhos, cuja extensão é de 20 leguas, approximadamente.

Durante o anno, foram construidos cerca de 1.600 metros de diques e espigões em varios pontos com o emprego de pedra, num volume superior a 10.000 metros cubicos.

Derrocaram-se 250 m<sup>3</sup> de rochas existentes na canal, nas corredeiras do Curralinho.

Com os trabalhos executados, muito tem aproveitado a navegação do rio, sendo de notar que, em certos pontos onde era necessaria a descarga para a passagem dos menores vapores, hoje essa passagem é feita com relativa facilidade. No braço do Sobradinho, antes dos trabalhos, a altura dagua era de 0m,50, por occasião das estiagens, sendo hoje de 0m,90. A velocidade da corrente, que na passagem do "Portão 2 de Julho" era de 11 kilometros por hora, está hoje reduzida a 7 kilometros, sendo que a travessia das corredeiras, feita em dias antes das obras, faz-se hoje em horas. Nas corredeiras do Curralinho identicos resultados já foram observados, sendo, actualmente, a velocidade da corrente menor de 6 kilometros.

Nos trabalhos do São Francisco despenderam-se 300 :000\$000, durante o anno.

**Plantas e projectos** — Foi feito o levantamento hydrographico da zona onde está situada a ponte de desembarque da cidade de Itaparica.

**Levantamento hydrographico do Porto de São Salvador** — Tambem esse levantamento foi feito pela Fiscalização, abrangendo a bacia de evolução, o canal de acesso e parte dos quebra-mares sul e interior.

A comparação com a planta do anno anterior revela que, na parte externa dos quebra-mares, os fundos se conservaram os mesmos. Na parte abrigada pelo quebra-mar interior, porém, houve alguma mutação, devida á dragagem necessaria para o aprofundamento a — 10m,00 da parte da bacia que corresponde ao trecho de caes destinado ás embarcações de grande calado.

**Marés** — A altura maxima da preamar observada foi de 2m,81, em Abril; e a minima baixa-mar, de 0m,26 em Julho.

**Pressão atmospherica** — Maxima do anno, 766m/m,7, em Agosto; minima, 753m/m,5 em Dezembro.

**Temperatura** — Maxima, á sombra, 33°,6, em Março; minima 20°,8, em Agosto.

**Chuvas** — Houve 193 dias de chuvas, sendo os mezes de Maio e Junho os masi chuvosos. A altura total, durante o anno, foi de 1.943 m/m.

**Nebulosidade** — Variou entre os limites de 6 e 8, sendo a media annual de 6,5,.

**Ventos** — O vento reinante foi o de SE, que soprou durante 1.707 horas. O dominante foi igualmente o de SE, com a dominancia de 21.478.

**Terrenos de marinha** — Foram informados 37 processos de aforamento de terrenos de marinha.

#### PORTO DE CARAVELLAS

Foi concedida prorrogação, por dois mezes, por decreto n. 400, de 31 de Outubro de 1935, do prazo fixado no paragrapho unico, do artigo unico, do dedreto n. 80, de 11 de Março de 1935, e na clausula XXXI, das que o acompanharam, para a assignatura do contracto decorrente do referido decreto, pelo qual foi concedida ao requerente José Nunes da Silva ou á sociedade anonyma que constituir, autorização para realisar as obras e o aparelhamento do porto de Caravellas, bem como a exploração e o trafego desse porto.

---

## FISCALIZAÇÃO DO PORTO DE VICTORIA

### PORTO DE VICTORIA

A concessão para a construção e exploração do porto de Victoria foi dada ao Estado do Espírito Santo, em virtude do decreto n. 16.739, de 31 de Dezembro de 1924 sendo o respectivo contracto assignado a 5 de Junho de 1925 e registrado a 22 do mesmo mez.

Em Outubro de 1930, sobreveio a paralyzação completa de todas as obras.

Acham-se concluidos a 1ª secção do caes, com 630 metros de extensão, e dois armazens e respectivos guindastes. Para inicio da exploração, falta fazer o desmonte de rochas submarinas no ancoradouro e terminar o aterro com as respectivas obras accessorias de calçamentos, illuminação, abastecimento dagua e outras de menor importancia. O Estado está incurso na pena de rescisão do contracto, de accordo com a clausula XLII, que estabelece a condição de indemnisação, ao Estado, de 80 % do capital reconhecido.

Por officio n. 2.427, de 4 de Junho de 1935, foi communicado a este Departamento o seguinte despacho de V. Ex. "A revisão do contracto tem pleno cabimento, no sentido de se obter perfeita intelligencia, entre a União e o Estado do Espírito Santo, dirigida a dotar o porto de Victoria de um serviço regular e efficiente. Convem, para tanto, providenciar de accordo com as suggestões do Departamento Nacional de Portos e Navegação e do Sr. Chefe de Secção".

As obras foram reiniciadas a 11 de Julho ultimo. A situação desse porto porém, continua dependendo da revisão da concessão ao Estado, tendo já sido proposta por officio n. 3.178, de 15 de Julho de 1935 a minuta de novo contracto.

**Inventario dos bens** — Os bens sob a guarda da Fiscalização — immoveis, moveis e material fluctuante — estão avaliados em 64:885\$000

#### Almoxarifado:

Saldo do material de 1934.....	11 :934\$245	
Adquiridos em 1935.....	3 :083\$400	15 :017\$643
Consumidos durante o anno.....	4 :899\$686	
Saldo que passou para 1936.....	10 :117\$957	15 :017\$643

#### Movimento das verbas:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal.....	99 :832\$000	96 :007\$800	3 :824\$200
Material.....	17 :500\$000	15 :536\$400	3 :963\$600
<b>Totales.....</b>	<b>117 :332\$000</b>	<b>109 :544\$200</b>	<b>7 :787\$800</b>

**Tomadas de contas** — Não tendo sido feita tomada de contas alguma, permanece sendo de 13.598 :346\$776, a importancia reconhecida como empregada pelo Estado nas obras do porto até 31 de Dczembro de 1935.

**Obras: Dragagem** — O serviço de dragagem consistiu na retirada de 360 m5 de lódo, da extremidade do aterro ultimamente feito.

**Aterro** — Foi feito o aterro da 1.<sup>a</sup> secção do cães, em uma area de 4.200m<sup>2</sup>,0.

**Drenagem** — Foi feito o serviço de drenagem, com a construcção de sargetas, abertura e fechamento de cavas e valetas e assentamento de manilhas.

**Enrocamento de allivio** — Foi feito o reforço do enrocamento com a collocação de 951m<sup>3</sup>,1 de pedra, procedente da ilha do Principe.

**Guindaste** — Para a installação de guindaste, foi executado o serviço de sapata, verga e assentamento da linha.

**Terrenos de marinha** — Foi informado apenas um processo referente a aforamento de terreno de marinha.

**Derrocadeira Itacoya** — Este Departamento teve de pronunciar-se no processo relativo á derrocadeira "Itacoya", cuja remoção para a Bahia foi embargada pelo Inspector da Alfandega, emquanto a Societé de Construction du Port de Bahia, proprietaria do apparelho, não assignasse um termo de responsabilidade, por ter sido o mesmo apparelho importado com isenção de direitos.

**Pressão atmospherica** — A maxima do anno foi de 764,0, em Agosto; minima, 756,9, em Dezembro.

**Temperatura** — Maxima, 34° em 5 de Novembro e 29 de Dezembro; minima, 19°,8 em 20 de Agosto.

**Condições de navegabilidade** — O canal de accesso, assim como o ancoradouro, tem estado abandonados pelo Estado, que, apesar das reclamações deste Departamento, nenhuma providencia deu afim de melhorar a situação da navegabilidade, a que está obrigado, pela clausula C do contracto assignado com a União.

---

## FISCALIZAÇÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO

### PORTO DO RIO DE JANEIRO

**Patrimonio** — Attinge a 556.458:860\$800, o valor dos bens que se acham sob a guarda da Fiscalização do Porto, incluindo moveis, immoveis e metarial fluctuante.

**Almoxarifado** — Foi o seguinte o resultado constatado pelo balanço do Almoxarifado:

Saldo de 1934.....	222 :265\$620
Adquiridos em 1935.....	176 :654\$400
Total.....	398 :920\$020
Consumido em 1935.....	183 :979\$923
Saldo que passou para 1936.....	214 :940\$097

#### Movimento das verbas da Fiscalização:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal.....	1.778 :160\$000	1.699 :071\$400	79 :088\$600
Material.....	299 :800\$000	239 :377\$100	60 :422\$900
Totaes.....	2.077 :960\$000	1.938 :448\$500	139 :511\$500

Pela verba 15, sub-consignação 5, foi distribuída a importância de 102 :800\$000 que foi totalmente despendida.

**Exploração** — O decreto n. 23.595, de 18 de Dezembro de 1933, autorizou a rescisão do contracto de arrendamento do porto do Rio de Janeiro, que estava a cargo da Companhia Brasileira de Portos, de accordo com o contracto celebrado em virtude do decreto n. 16.934, de 9 de Maio de 1923, e transferido a essa Companhia, ex-vi do decreto n. 16.306, de 31 de Dezembro do mesmo anno, e com o termo additivo de 25 de Outubro de 1926, registrado pelo Tribunal de Contas a 21 de Novembro do mesmo anno.

Por Aviso n. 2.549, de 29 de Dezembro de 1933, o Ministerio da Viação declarou ao da Fazenda que, em virtude das providencias determinadas no decreto n. 23.595, acima referido, no dia 1º de Janeiro de 1934, passariam á União os serviços de exploração do Porto que ficariam sob a direcção do mesmo Ministerio, e solicitou a designação de um funcionario da Fazenda, perito em contabilidade industrial, para assistir ao representante do Governo, responsavel pela direcção dos serviços.

Esse aviso não foi, porém, executado, em virtude da rescisão do contracto ter sido declarado pelo decreto n. 24.188, de 3 de Maio de 1934, tendo sido providenciada a immediata occupação do caes arrendado, com todas as suas dependencias, installações e aparelhamentos, destinados aos serviços do porto, ficando a Administração a cargo deste Departamento, que conservou nos seus logares o pessoal admittido pela Companhia, excludo, o de direcção superior dos serviços, conforme determinava o alludido decreto.

Para superintender a exploração do porto, foi designado, então, por acto de 7 de Maio de 1934, do Sr. Director, o engenheiro-chefe deste Departamento, F. V. de Miranda Carvalho, que assumindo a direcção do serviço, cuidou immediatamente da reparação do apperlhamento do porto que se achava em precaria situação de conservação, o mesmo fazendo quanto aos armazens, calçamento do caes, linhas ferreas, etc....

Para assegurar maior estabilidade financeira á administração e para attender aos justos anseios dos portuarios do Rio de Janeiro, foi baixado o decreto n. 24.618, de 9 de Julho de 1934, mandando constituir, com os saldos da gestão, um fundo de capital de movimento, de seiscentos contos de réis (600:000\$000), e ordenado o resgate do debito de 918:324\$200, que a União tinha para com a Caixa de Aposentadorias e Pensões do Pessoal do Caes do Porto do Rio de Janeiro.

Por solicitação do engenheiro Miranda Carvalho, foram designados os engenheiros deste Departamento, Clovis de Macedo Cortes e Francisco Benjamin Galloti, para auxiliares da Superintendencia, ficando o primeiro como ajudante effectivo e o segundo para ter exercicio somente durante o tempo necessario para ser effectivado o inventario do vultoso acervo do porto e que foi realizado pelos representantes da Fiscalização do Porto do Rio de Janeiro, da Administração e da Companhia Brasileira de Portos.

Na mesma occasião, foi organizado o orçamento para conservação e reparação das obras e installações que de accordo com os contractos, a Companhia Brasileira de Portos era obrigada a executar.

Esse orçamento, embora tendo attingido á consideravel somma de 4.991:406\$680, só poude ser acceito pela Administração do Porto sob protesto, por ter sido verificado, depois de um exame mais detalhado, que, para occorrer ás despesas com os citados concertos e reparações, seria preciso elevar-se o orçamento a 6.481:357\$059.

Apesar dessa divergencia, a Administração do Porto não demorou a sua acção.

Tornando-se necessaria uma lei que tornasse autonoma a Administração do Porto, com a participação da União, este Departamento pleiteou e foi votada pelo Congresso, a de n. 190, de 16 de Dezembro, do theor seguinte:

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brasil:

Faço saber que o poder Legislativo Decréta e eu sanciono a seguinte lei

Art. 1º — A exploração commercial e os melhoramentos do Porto do Rio de Janeiro ficarão a cargo de uma administração autonoma, que se denominará Administração do Porto do Rio de Janeiro, e obedecerá em tudo quanto lhe fór applicavel, os dispositivos do Decreto n. 24.599, de 6 de Julho de 1934, e, integralmente, aos Decretos ns. 24.447, de 22 de Junho de 1934 e 24.511, de 29 de Junho de 1934.

Art. 2º. — A Administração se comporá de 6 membros, sendo 2 designados pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, entre os engenheiros do Departamento Nacional de Portos e Navegação, dos representantes dos armadores, um representante do commercio e um da industria.

Paragrapho unico. — Os representantes das classes interessadas serão designados, pelas associações respectivas; pela forma que fór estabelecida no regulamento da presente lei.

Art. 3º. — A' Administração do Porto do Rio de Janeiro competirá:

1º. — Arrecadar a receita do Porto produzida por taxas approvadas pelo Governo, na conformidade do Decreto n. 24.508, de 29 de Junho de 1934, e recolhê-la, diariamente ao Banco do Brasil, em conta especial. Nessa receita, não se comprehenderá o adicional de 10 % sobre os direitos aduaneiros, a que se refere o Decreto n. 24.577, de 4 de Julho de 1934, o qual continua a ser recolhido ao The-souro Nacional, para financiamento dos compromissos assumidos pela União com a construcção das obras já executadas no porto.

2º. — Pagar as despesas de exploração, conservação e melhoramento do porto com o producto da receita.

3º. — Adquirir, mediante concurrencia publica, em consulta epistolar, no minimo a tres firmas commerciaes especializadas nas mercadorias de que carecer, os materiaes estrictamente necessarios á exploração, conservação e melhoramentos do Porto.

4º. — Submitter á approvação do Ministerio da Viação e Obras Publicas os projectos de melhoramentos e obras novas cujos orçamentos excedam de Rs. 50:000\$000.

5º. — Realizar mediante concurrencia publica no "Diario Official", entre firmas idoneas e especializadas, as acquisições e obras cujo o valor exceda de cinquenta contos (50:000\$000).

6º. — Preencher ou supprimir as vagas que occorrerem no quadro do pessoal, approved pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, cujos salarios e ordenados só poderão ser alterados mediante approvação do mesmo Ministerio.

7º. — Propor ao Ministro da Viação e Obras Publicas as alterações no quadro do pessoal da Administração, que forem exigidas pelo serviço.

8º. — Apresentar, mensalmente ao Ministerio da Viação e Obras Publicas, o balancete da gestão do mez anterior, comprovado com os originaes dos documentos de despesa e assignado por todos os membros da Administração e submitter-se, annualmente, á tomada de contas por commissão especial organizada na forma das leis em vigór para os demais portos do paiz.

9º. — Realizar as operações de credito, que forem previamente approvedas pelo Governo, para custear a execução de melhoramentos de que careça o porto e que se enquadrem, rigorosamente, nas possibilidades financeiras da receita.

10º. — Propor ao Ministro da Viação e Obras Publicas as modificações na tarifa do porto, necessarias ao perfeito equilibrio financeiro da exploração e ao incremento do commercio, especialmente de mercadorias nacionaes.

Desde que as rendas do Caes do Porto, sob o regime de autonomia estabelecido pela presente lei, diminuam, tornando-se inferiores a renda minima conseguida pela Companhia particular que já explorou os respectivos serviços com proveito proprio e vantagem para a Thesouro, fica o Governo autorizado a prover, novamente o arrendamento dos alludidos serviços, mediante concurrencia publica

Art. 4º. — A Administração do Porto será dirigida por um Superintendente designado pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, dentre os seis membros que compoem, o qual será directamente assistido por um gerente, eleito pelos membros e entre os membros da Administração.

Parágrapho unico. — As ordens de pagamento e a movimentação de fundos serão firmadas solidariamente pelo superintendente e pelo gerente.

Art. 5º. — Todos os actos administrativos e de competencia da Administração do Porto, que importem em despesas além das ordinarias e em modificar as normas seguidas na exploração do porto, serão previamente submettidos á descisão do plenario da Administração a qual se reunirá quinzenalmente e todas as vezes que fór convocada.

Art. 6º. — Além do superintendente e do gerente, os demais membros da Administração deverão se inteirar minuciosamente de todos os ctos de gestão, pelos quaes serão solidariamente responsaveis.

Art. 7º. — As Leis portuarias e aduaneiras em vigór se estenderão á Administração do Porto do Rio de Janeiro em tudo aquillo em que lhes forem applicaveis.

Art. 8º. — Constituida a Administração do Porto do Rio de Janeiro, o Departamento Nacional de Portos e Navegação transferir-lhe-ha, mediante minucioso inventario e recibo, o açero do porto, e mediante recibo, os fundos existentes na conta da actual administração, aberta no Banco do Brasil e bem assim a responsabilidade pela ultimação dos contractos de fornecimento de materiaes ou execução de serviços que estiverem em vigór.

Art. 9º. — O poder Executivo regulará a presente Lei.

Art. 10. — Revogam-se as disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 16 de Janeiro de 1936, 115º da Independencia e 48º da Republica.

GETULIO VARGAS.

Marques dos Reis.

A referida Lei n. 190, em alguns de seus artigos foi retificada conforme se lê no "Diario Official" de 3 de Fevereiro do corrente anno:

Artigos que são publicados novamente por terem sahido com incorrecções no "Diario Official" de 25 de Janeiro findo:

Art. 3º. — A Administração do Porto do Rio de Janeiro competirá:

1º. — Arrecadar a receita do porto produzida por taxas approvadas pelo Governo, na conformidade do Decreto n. 24.508, de 29 de Junho de 1934, e recolhê-la, diariamente ao Banco do Brasil, em conta especial. Nessa receita, não se comprehenderá o adicional de 10 % sobre os direitos aduaneiros, a que se refere o Decreto n. 24.577, de 4 de Julho de 1934, o qual continua a ser recolhido ao Thesouro Nacional, para financiamento dos compromissos assumidos pela União com a construcção das obras já executadas no porto.

Art. 7º. — As Leis portuarias e aduaneiras em vigór se estenderão á Administração do Porto do Rio de Janeiro, em tudo aquillo em que lhe forem applicaveis.

Por medida economica e por conveniencia do serviço a Administração transferiu o seu escriptorio para o 1º andar do armazem de Bagagem do Porto, onde se installou conveniente e definitivamente, deixando o antigo escriptorio da rua Saccadura Cabral n. 29 onde, só de aluguel de predio pagava 7.000\$000 mensaes.

Com a sua nova installação despendeu a Administração 118.839\$565.

Dando andamento ao seu programma de serviços, a Administração do Porto reconstruiu as plataformas dos Armazens 4, 5, 7, 8 e 10, e os pateos dos armazens 4/5 e 5/6, e do armazem de Bagagem, bem como as ruas das coxias dos armazens 1, 2, 3, 4 e 5. Os grandes estragos até então existentes nas plataformas estavam concorrendo para accidentes de trabalho, nas occasiões de grande movimento de cargas.

Com essas reconstrucções despendeu a Administração do Porto 202.052\$300.

Foi feita a cobertura do pateo do armazem de bagagem, ficando assim constituido um abrigo para bagagens de emigrantes, automoveis, etc., numa area coberta de 855,602 m. Com esse serviço foi gasta a quantia de 90.323\$700, exclusive a pavimentação.

Foram construidas todas as installações necessarias ao pessoal como sejam: abrigos, banheiros e sanitarias, bem como o muro de fechamento das officinas do Patrimonio da Administração, attingindo a 87.618\$600 a importancia gasta com esses serviços.

Foi construido o calçamento do caes novo e feitas varias reparações em differentes trechos da area já calçada despendendo-se nesse serviço 56.657\$400. Com a reparação de edificios e construcção de barracas, foram gastos 153.490\$600, e com a pintura de armazens foi despendida a quantia de 64.000\$000.

Foram reconstruidos 52 vagões de bitola larga, gastando-se com a reconstrucção dos mesmos 691.466\$000. Além desses, foram reparados 81 vagões e 6 locomotivas, custando os reparos, respectivamente, 185.000\$000 e 53.300\$000. Para reparação da linha ferrea foram adquiridos 10.400 kms. de trilhos de 42 kgs. por metro corrente, 20 chaves, 10 cruzamentos e 12.000 dormentes, na importancia de 741.608\$800. Existiam no caes 21 guindastes de locomoção manual. Foram elles electrificados, despendendo-se com isto réis 180.650\$000.

Foram reparados fluctuantes, installação de signaes luminosos e rêde de energia, gastando-se 100.917\$000. Além dos serviços mencionados foram executados outros de menor importancia, tendo sido ainda adquiridos materiaes diversos, necessarios ao serviço. O total das despesas realizadas inclusive as que foram detalhadamente relacionadas, attingiu a 3.325.536\$007.

Deante do que fica exposto pode se avaliar a actividade da Administração do Porto que, em acção conjuncta com esta Directoria, não tem poupado esforços para melhorar as condições em que se achava o porto da nossa Capital.

Além dos serviços mencionados, a Administração do Porto cuidou da celebração de accordos que vinham sendo adiados, com bastante prejuizo para o bom andamento da exploração do Porto, e cogita, de accordo com essa Directoria, introduzir melhoramentos consideraveis, não só no seu aparelhamento portuario, como tambem no tocante á commodidade publica.

Entre os accordos já realizados destacam-se os seguintes:

Para embarque de minereos, a título precario com a firma P. H. Denizot & Cia. Ltd., assignado em 27 de Dezembro de 1934, para embarque de minereo e que vigorará até que a Administração se apparelle para realisar-o: com o Frigorifico Nacional S. A., em 12 de Junho de 1935, em virtude do qual será construido um Frigorifico no local do armazem 9 e mudado esse armazem para outro local; o trafego mutuo com a Leopoldina Railway e com a Central do Brasil, respectivamente assignados em 25 de Setembro e 31 de Dezembro de 1935, e com os moinhos Inglez, Fluminense e da Luz, para o desembarque a granel.

Para attender ao publico facilitando-lhe informações precisas sobre entrada e saída de navios assim como sobre o movimento do porto está em andamento a installação de uma estação Radio Portuaria, no belveder do Edificio da "A Noite" cedido pela Administração desse vespertino.

Descortinam-se, desse local, o porto e os ancoradouros, de sorte que o observador terá sempre sob os olhos o que nelles se passa para transmittir, promptamente ao publico pela radio diffusão. A estação será ligada, por telephone á estação Radio Arpoador, do Telegrapho Nacional para receber e irradiar. Será tambem ligada por telephone ao porto, afim de receber informações sobre atracções de navios e outras que interessarem ao publico.

Já está em execução o embarcadouro de café situado no prolongamento do caes, entre os cabeços 1 e 9.

Dentro de pouco tempo será iniciada a dragagem do porto estando calculado em 350.000 mc. o volume a dragar.

A construcção do porto, de inflammaveis, de accordo com o programma traçado por esse Ministerio, no seu despacho de 7 de Dezembro de 1933, publicado no "Diario Official" de 26 do mesmo mez e anno, está em parte executada.

Restam pequenas obras, apenas para completar as installações previstas para a Ilha do Braço Forte e construir o porto de inflammaveis na estremidade do prolongamento do caes. De grande obras falta executar as que estão projectadas para a Ilha do Governador.

A receita arrecadada pela Administração do Porto, de taxas portuarias e outras, no periodo comprehendido entre 7 de Maio de 1934 e 31 de Dezembro de 1935 foi de Rs. 34.821:222\$705, dos quaes 18.849:888\$800 do anno de 1935, e 11.465:799\$105 correspondente a 7 mezes de 1934.

Tendo sido de 30.306:687\$905 a despesa effectuada no periodo acima (1934-1935), verifica-se o saldo de 4.514:534\$800.

As grandes despesas de conservação realizadas para salvar da ruina o acervo do porto, as construcções e aquisições novas, o augmento de salarios concedido ao pessoal, a contribuição de 1,5 % sobre a renda bruta que a nova administração passou a pagar á Caixa de Pensões e Aposentadorias dos empregados do Porto, e, finalmente a grande baixa do cambio e consequente elevação do custo dos materiaes, impediram que fosse maior o saldo da exploração.

**Renda do Porto de 1935** — Foi a seguinte a renda do porto:

Taxas portuarias.....	18.849:888\$800
Propriedades, consumo dagua etc.....	466:179\$300
Adicional de 10 %, papel, arrecadado pela Aliandega ..	35.817:905\$800
	<hr/>
Total, papel.....	55.133:973\$900

**Obras** — Na parte nova do caes foi feito o caçalmento de uma area de 4.000 m2, mediante concurrencia publica, adjudicada ao Sr. Armando Rodrigues Brandão pela importancia de 102:800\$000.

**Linhas ferreas** — Em diversos lugares foram feitos 568 metros lineares de linhas ferreas.

**Dragagem do Canal do Mangue** — Para conservação da profundidade do Canal do Mangue, foi feita a dragagem de 12.240 mc. representando uma area de 11.800 m2.

**Diversos serviços:**

Capinação.....	28.555 m <sup>2</sup>
Aterro.....	3.089 m <sup>3</sup>
Meios fios.....	1.360 m
Canalização para aguas pluviaes.....	159 m

**Pavilhão de passageiros** — Continuou arrendado ao Touring Club do Brasil, tendo funcionado com toda regularidade.

---

## PORTOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

### PORTO DE NICTHEROY

Foi concedido ao Estado pelo decreto n. 16.962, de 24 de Junho de 1925, tendo sido o contracto celebrado em 20 de Julho do mesmo anno. O Estado, por sua vez, arrendou-o á Companhia Brasileira de Exploração de Portos, conforme contracto de 10 de Agosto de 1928, registrado no mesmo mez e anno.

Manteve-se o porto de Nictheroy na situação desanimadora em que se achava no anno proximo passado, praticamente sem renda, pelo que o Governo do Estado não apresentou proposta para nova tarifa.

### PORTO DE ANGRA DOS REIS

Concessionario o Estado do Rio de Janeiro. A concessão foi dada pelo decreto numero 16.961, de 24 de Junho de 1925. Por decreto n. 18.036, de 21 de Dezembro de 1927 foi approvedo o projecto das obras, sem os respectivos orçamentos. Antes, porém, já o Estado havia executado obras que differiam das que constavam do projecto approvedo. Para normalizar a situação, o Governo da União autorisou, em 1930, a revisão do contracto, tendo o Departamento de Portos, depois de estudado o caso, remettido, por officio n. 2.330, de 2 de Setembro do mesmo anno de 1930, os orçamentos das obras e a minuta do novo contracto para approvação a esse Ministerio, estando aguardando a solução.

Apezar disso, o Estado continua a executar obras sem submeter-as a devida approvação. Tendo o Estado requerido a esse Ministerio a exploração commercial do porto, em caracter provisorio, foi o pedido deferido em 19 de Novembro de 1931.

Para ser regularizada a situação, é preciso que o concessionario apresente o projecto das obras que já executou, afim de que, depois de necessaria approvação, seja effectuada a medição do serviço já executado, e possa então ser feita a determinação do capital do Estado invertido em obras, para o que tomou este Departamento as necessarias providencias.

O Estado ainda não apresentou proposta de tabellas para as taxas que devem vigorar em definitivo. A renda bruta do anno de 1935 importou em 214 :154\$702 e o imposto adicional em 148 :186\$000.

### PORTO DE FORNO

Está situado o porto do Forno, em Cabo Frio, tendo sido dada a concessão ao Dr. Miguel Couto Filho, por decreto n. 16.681, de 26 de Novembro de 1924.

Por decreto n. 18.943, de 11 de Outubro de 1929, foi a concessão transferida para a Companhia Porto e Melhoramentos de Cabo Frio, conforme termo assignado em 19 de Novembro e registrado pelo Tribunal de Contas em 6 de Dezembro de 1929, e approvedos o projecto e orçamento de 1.146 :139\$600, para a construcção da 1ª secção do porto, tendo sido iniciadas as obras em 1 de Novembro de 1929. O prazo para conclusão das obras, terminou em 1 de Novembro de 1932.

Pelo Aviso n. 18, de 22 de Setembro de 1930, a concessionaria foi autorisada a iniciar, á titulo provisorio e sómente para cabotagem, a exploração commercial do porto no trecho do caes construido e que se destinava a descarga de materiaes de construcção, tendo

o serviço sido inaugurado em 15 de Novembro de 1930, mediante uma tabella de taxas também approvada a título provisório. O movimento do porto, desde o inicio da exploração, tem se limitado a exportação do sal das salinas Perynas, não havendo importação de mercadorias de qualquer especie. A renda bruta do porto no anno proximo passado foi de 19:343\$680, renda diminuta pela qual se póde concluir tratar-se apenas de uma installação para simples embarque de sal sem outro objectivo.

Aliás a concessionaria já propoz ao Governo acabar com o porto publico, conforme se verifica pelo officio dessa Directoria n. 2.460, de 14 de Novembro de 1934, prestando informações a esse Ministerio e opinando pela rescisão amigavel do contracto.

---

## FISCALIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

### PORTO DE SANTOS

O porto de Santos continua a cargo da Companhia Docas de Santos, ex-vi, do decreto n. 9.979, de 12 de Julho de 1888.

**Inventario de bens** — Os bens confiados á guarda da Fiscalização foram avaliados em 11:235\$000.

**Almoxarifado** — O material de consumo existente no Almoxarifado resume-se em artigos para expediente e cujo valor attinge a importancia de 4:316\$200.

#### Movimento de verbas da Fiscalização:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal.....	189:720\$000	162:238\$000	27:482\$000
Material.....	5:200\$000	4:967\$000	233\$000
Totaes.....	194:920\$000	167:205\$000	27:715\$000

**Exploração do porto** — Continua sendo feita com a maior regularidade, a exploração do porto de Santos, por parte da Companhia Docas de Santos, não se tendo registrado reclamação alguma por parte de seus clientes.

**Tomadas de contas** — Foi effectuada a tomada de contas relativa ao anno de 1934 dependente ainda de aprovação, tendo sido reconhecido até 31 de Dezembro deste anno, o capital de 200.322:052\$750.

**Nova tarifa do porto** — De conformidade com o decreto n. 24.508, de 29 de Junho de 1934, foi approvada pela portaria n. 853, de 29 de Outubro de 1935, do Sr. Ministro da Viação, a nova tarifa para o porto de Santos, a qual deverá entrar em vigor a 1º de Janeiro de 1936.

**Obras** — Continuaram no anno de 1935, as obras encetadas em virtude do decreto n. 18.284, de 16 de Junho de 1928.

Edifício para os serviços do Ministerio da Agricultura. Ficou concluido em Novembro de 1935 o edificio destinado á Defesa Sanitaria e Vegetal, construido no porto de Santos.

**Grades e muros de fechamento** — Foram construidos 57m,50 de gradil junto a Praça Iguatemy Martins.

**Aterro** — Continuou-se o aterro com o volume de 17.536 m<sup>3</sup>, em frente a zona destinada a oleo cru.

**Calçamento** — Foram executados 1.380m<sup>2</sup>,40 de calçamento novo, sendo 440m<sup>2</sup>,00 em frente ao edificio da Defesa Vegetal e 940m<sup>2</sup>,40 na Avenida Carvalho de Mendonça.

**Dragagem** — A Companhia Docas de Santos executou, de accordo com o decreto n. 2.411, de 23 de Dezembro de 1896, a dragagem de 1.025.300 m<sup>3</sup> de lodo, havendo um saldo de 23.300 metros cubicos sobre 1.000.000 obrigatorio por anno, previsto no mesmo decreto.

**Navegação** — O serviço de navegação do Alto-Paraná e alguns afluentes, foi feito pela Companhia de Viação São Paulo-Matto Grosso, subvencionada pelo Governo Fe-

deral e cuja fiscalização está a cargo da Fiscalização do Porto de Santos. Essa Companhia mantém quatro linhas a saber: linha do Jupiaá, linha de Guayra, linha do Rio Pardo Anhanduy e linha Ivinheima Brilhante. As duas ultimas foram bastante prejudicadas com a falta de chuvas.

Por essa Companhia foram realizadas 85 viagens sendo 72 contractuae e 13 extraordinarias.

Os serviços correram sempre de modo satisfactorio, não tendo havido reclamações relativamente aos mesmos.

A receita bruta da Companhia attingiu no anno de 1935 inclusive as subvenções dos Governos Federal e Estadual a 380:933\$800, tendo sido de 478:592\$500 a despesa total, e de 97:658\$700 o deficit alcançado.

**Marés registradas** — Foram feitos com regularidade os serviços maregraphicos.

**Temperatura** — Maxima media mensal 25,7 em Março; minima media mensal 18,8 em Agosto.

**Declinação magnetica** — A declinação magnetica do porto é de 10 W.

**Condições de navegabilidade do porto** — Continuum boas as condições de navegabilidade do porto e canal de acesso menos no trecho correspondente ao armazem n. 26 onde sossobrou o navio "Britt Marie", em 20 de Dezembro, em virtude de forte explosão nos porões de prôa, ficando afastado do caes cerca de 50 metros.

#### PORTO DE SAO SEBASTIÃO

Este porto foi dado em concessão ao Estado, ex-vi do decreto n. 17.957, de 21 de Outubro de 1927, revalidado pelo decreto n. 23.820 de 2 de Fevereiro de 1934. Pelo decreto n. 24.729, de 13 de Junho de 1934 foram approvadas as clausulas do contracto. O respectivo projecto e orçamento para as obras foram approvados pelo decreto n. 148, de 4 de Maio de 1935.

#### PORTO DE CANANEA

Continua sendo concessão de Gastão de Almeida e Silva e Mario de Almeida e Silva de accôrdo com o decreto n. 21.504, de 1º de Junho de 1932, cujo contracto foi celebrado a 19 de Outubro de 1933. Foram apresentados pelos concessionarios os estudos e projectos para as obras tendo sido os mesmos regeitados por falta de cumprimento do § 1º da clausula VI do contracto firmado.

Pelos concessionarios foi recolhido á Delegacia Fiscal de São Paulo a importancia de 15:000\$000 correspondente a quota de fiscalização relativa ao segundo semestre de 1935.

## FISCALIZAÇÃO DO PORTO DE PARANAGUÁ

### PORTO DE PARANAGUÁ

A concessão para construção e exploração do porto de Paranaguá dada ao Governo do Estado, foi de accordo com o Decreto n. 22.021, de 27 de Outubro de 1932, revista com a consolidação do contracto celebrado anteriormente cujo termo foi assignado a 3 de Dezembro e registrado pelo Tribunal de Contas a 19 do mesmo mez e anno. Pelo Aviso n. 576, de 18 de Fevereiro de 1935, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, foi estabelecida a exploração, a titulo provisorio. A exploração definitiva do porto foi autorizada ao Estado pelo decreto n. 419, de 8 de Novembro de 1935.

Por decreto n. 418, de 8 de Novembro de 1935, foi approvedo o orçamento relativo á construção do cáes, aterro, armazens e demais obras complementares do porto de Paranaguá, na importancia total de 10.848:220\$000 (dez mil oitocentos e quarenta e oito contos e duzentos e vinte mil réis) em substituição aos que foram approvedos pelo decreto n. 22.412, de 27 de Janeiro de 1933.

Por portaria n. 920, de 18 de Novembro de 1935, do Ministerio da Viação e Obras Publicas, foram approvedas as novas tarifas a vigorar no Porto.

**Inventario dos bens** — De accordo com o balanço procedido é o seguinte o resumo dos valores dos bens confiados á guarda da Fiscalização:

Immoveis.....	171:115\$959
Moveis.....	38:994\$700
Material expediente, consumo e permanente.....	12:590\$640
Material fluctuante.....	74:324\$700

#### Movimentos das verbas da Fiscalização:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDOS	DESPENDIDOS	SALDOS
Pessoal.....	193:606\$000	169:219\$400	24:386\$600
Material.....	40:560\$000	39:297\$000	1:263\$000
Saldo total.....			25:649\$600

Além das verbas referidas, foi distribuida para o serviço de limpeza e dragagem do Rio Iguassu a importancia de 88:000\$000, de 1º de Abril a 31 de Dezembro de 1935, tendo se verificado o saldo de 15:626\$900.

**Renda do Porto** — No exercicio de 1935, durante o periodo de exploração, a renda do porto de Paranaguá foi 292:384\$900. O imposto adicional de 10 % attingiu a 451:174\$100.

No porto de Antonina, o imposto adicional de 10 %, attingiu a 175:668\$800.

**Tomada de contas** — A ultima tomada de contas do Porto de Paranaguá, ao Governo do Estado, foi realisada em Maio de 1934, referente ao 2º semestre de 1933, e de accordo com o dispositivo contractual do decreto n. 22.021, de 27 de Outubro de 1932.

**Obras realisadas** — No periodo de Setembro a Dezembro de 1935, foi realisada a reconstrução do predio da Fiscalização, consistente no levantamento do piso da area total do predio, collocação de uma lage de concreto de 191m2,4 e 0m,10 de espessura, reforma geral nas esquadrias, construção e installações sanitarias, substituição do soalho apodrecido, reforma do telhado, pintura geral. Nestas obras foi dispendida a importancia de Rs. 15:467\$700.

Foi realisada, tambem, no periodo referido a reforma do material fluctuante, tendo sido completamente reparada a lancha "Domingos Menezes" e uma das baleceiras da Fiscalização. Nestas obras foi dispendida a importancia de 12:874\$700. Todas as obras toram realisadas, após concurrencia publica, de accordo com o Codigo de Contabilidade.

**Serviço do rio Iguassu** — Extincta em 31 de Março de 1935 a Commissão de estudos do rio Iguassu, foi organizado um serviço de limpeza e dragagem do referido rio. Durante o exercicio de 1935, foi proseguido o levantamento hydrographico do rio, para estudo do seu regime, pela turma de topographia. As turmas de limpeza fizeram grande extensão de desmatação ao longo do rio, ao tempo que ia removendo os troncos cahidos sobre o mesmo. A turma de cavaqueiros iniciou a derrocagem da grande lage Baitaca, já estando bastante adeantado o serviço, que constituirá um grande melhoramento á navegabilidade do rio.

Durante o anno foi montada a draga Priestman, cedida pelo Estado, e que muito vae auxiliar o serviço, não só na dragagem como na remoção dos troncos e pedras que embaraçam a navegação.

Para o exercicio corrente esta Directoria organisou o seguinte plano de serviço:

- 1º — Desobstrucção do rio no trecho que mais interessa a navegação;
- 2º — Destruicção das pedras existentes no leito do rio;
- 3º — Remoção dos bancos de areia.

Além do plano exposto, foram determinadas observações no sentido de ser colhida a maior somma de dados technicos como base a elaboraçção de um projecto para defesa das margens.

**Conservação do Porto** — As obras do porto, recentemente inauguradas, como aterro cáes e armazens, mantiveram-se duranteo o anno sem accidente algum, tendo recebido a conservação adequada.

**Marés** — O maior preamar verificado foi 2m,97, no dia 22 de Maio ás 19 horas. O menor baixamar registrou-se com 20 cms. no dia 28 de Agosto ás 8,20.

**Temperatura** — A média mensal verificada foi 27°,7; a menor média mensal registrada no mez de Julho foi 11°,7.

**Pressão barometrica** — A pressão maxima observada durante o anno foi 771,9 mm. observada no mez de Maio, e a minima foi 759,7 mm., observada em Março. A média annual foi 765,6 mm.

**Evaporação** — A evaporação annual total foi 833,7 mm., sendo a menor verificada no mez de Junho com 36 mm., e a maior foi observada no mez de Dezembro 92,2 mm.

**Chuva** — A precipitação annual foi 869 mm., sendo o mez de maior quantidade de chuva o de Outubro com 185,5 mm., e o de menor quantidade o mez de Maio com 10,9 mm.

**Movimento de embarcações** — Entraram durante o anno 122 navios de longo curso com a tonelagem de 306.443, e 509 de cabotagem com a tonelagem de 400.524.

**Exportação** — A exportação geral por cabotagem sommou 28.238.355 k. no valor official de 24.080:153\$000.

A exportação estrangeira teve a cifra de 34.634.168 k. com o valor official de Rs. 24.097:180\$000.

**Importação** — A importação por cabotagem sommou 18.193.397 k. com o valor official de 27.699:387\$000.

A importação estrangeira teve o volume de 9.941.924.

## FISCALIZAÇÃO DOS PORTOS DE SANTA CATHARINA

A Fiscalização dos Portos de Santa Catharina, com séde no porto de Florianopolis, estão subordinadas ás fiscalizações dos portos de São Francisco, Itajahy e Laguna.

Comquanto este Departamento já tenha executado estudos em todos os portos acima referidos, sómente nos de Itajahy e Laguna estão sendo, presentemente, realizadas obras de melhoramentos para a ulfimação dos projectos que foram approvados.

### PORTO DE FLORIANOPOLIS

**Inventario dos bens** — Os bens sob a guarda dessa Fiscalização estão avaliados em 545:615\$980.

**Almoxarifado** — O balanço do almoxarifado apresentou os seguintes numeros:

Saldo em 1934.....	14:589\$515
Material adquirido em 1935.....	34:271\$816
Total.....	48:861\$329
Material consumido em 1935.....	25:974\$400
Material que passa para 1936.....	22:886\$929

**Movimento de verbas:**

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal.....	470:080\$000	438:175\$900	31:904\$100
Material.....	142:100\$000	132:946\$900	9:153\$100
Totaes.....	612:180\$000	571:122\$800	41:057\$200

Pela verba 15ª. sub-consignação 5 e 7, foram distribuidas respectivamente as importancias de:

SUB-CONSIGNAÇÃO	DISTRIBUIDA	DESPENDIDA	SALDO
5.....	2.200:000\$000	2.199:938\$800	61\$200
7.....	764:010\$000	763:421\$400	588\$600
Totaes.....	2.964:010\$000	2.963:360\$200	649\$800

**Tomada de contas** — Durante o anno foram adquiridos da Cia Cobrasil apparelhamentos no valor de 608:684\$200, ficando toda a machinaria em uso nos portos de Itajahy e Laguna, de posse do Governo Federal.

**Exploração** — O porto não tem a sua exploração industrial organizada.

**Canal de acesso** — No mez de Dezembro foi confeccionada uma planta hydrographica do canal de accesso da Bahia Norte, tendo-se verificado as condições do mesmo, assim como a necessidade do seu repasse por dragagem para que se possa ter fundos compatíveis com a navegação que demanda o porto.

**Obras** — Além dos reparos de conservação do material fluctuante, foi construida uma carreira para pequenas embarcações.

**Pressão atmospherica** — A maxima pressão atmospherica observada foi de 781 m/m., observada no dia 25 de Janeiro; a minima foi de 745 m/m., observada nos dias 13 de Novembro, 9 e 28 de Dezembro.

**Temperatura** — A maxima foi de 33°,5, observada no dia 16 de Março; a minima foi de 09°,0, observada nos dias 30 de Julho e 22 de Agosto.

**Chuvvas** — O maximo em 24 horas foi de 79 m/m., no dia 11 de Junho. O mez em que mais choveu foi o de Agosto, com 202 m/m.

**Marés** — A altura maxima observada foi de 2m,14, no dia 29 de Julho; a minima foi de + 0,009, em 3 de Fevereiro.

#### PORTO DE SAO FRANCISCO

O contracto de concessão do porto foi rescindindo, em 1934, perdendo o Governo Estadual a concessão de que gosava.

**Inventario dos bens** — A Fiscalização tem sob a sua guarda, bens avaliados em 25 :999\$000.

##### Almoxarifado::

Saldo de 1934.....	352\$815
Material adquirido em 1935.....	3 :813\$964
Total.....	4 :166\$779
Material consumido em 1935.....	3 :459\$253
Material que passa para 1936.....	707\$526

**Exploração** — A exploração industrial do porto não está organizada.

**Marés** — A altura maxima observada foi de + 2m,60, no dia 22 de Maio; a minima, foi de + 0m,27, em 27 de Setembro.

**Pressão atmospherica** — A maxima pressão foi observada no dia 9 de Setembro, com 771 m/m.; a minima, foi de 754,8 m/m., no dia 28 de Dezembro.

**Temperatura** — A maxima foi de 32°,4, em 12 de Março e a minima, de 14°,0, em 29 de Julho.

**Humidade relativa** — Maxima em 11 de Fevereiro e 9 de Março, com 98 %, minima em 21 de Agosto com 55 %.

**Ventos** — Predominaram os de SE, NE, SW e N.

#### PORTO DE ITAJAHY

O melhoramento desse porto teve o seu andamento paralyzado desde Outubro de 1930.

Assignado em 13 de Dezembro de 1934, o Termo de Ajuste com a Cia. de Mineração e Metallurgia Brasil "Cobrasil", para o prosèguimento das obras de melhoramentos do porto, foram as mesmas reiniciadas dentro do regimen que anteriormente vigorava.

**Inventario dos bens** — Os bens immoveis sob a guarda da Fiscalização, estão avaliados em 61 :570\$000.

Foram inventariados os bens moveis, semoventes, e materiaes existentes na Fiscalização, assim como aquelles que por força do termo de ajuste com a Companhia empreiteira das obras do porto, lhe foram entregues dentro da forma da lei.

**Almoxarifado:**

Saldo em 1934.....	1:963\$550
Material adquirido em 1935.....	21:985\$200
<b>Total.....</b>	<b>23:948\$750</b>
Material consumido em 1935.....	20:986\$150
Material que passa para 1936.....	2:962\$600

**Obras** — As obras em execução no porto, para o melhoramento das condições hydrographicas da barra e do canal de acesso, se resumem num dispositivo constituido por um molhe projectado de accordo com as doutrinas do hydrographo americano H. C. Ripley, e de um guia-correntes fechando a enseada do Sacco da Fazenda.

O avançamento do molhe durante o anno foi de 80m,0 e o guia-correntes foi construido numa extensão de 220m,0 da sua parte submersa.

No avançamento dessas duas obras, assim como na reconstrução de grande parte do Molhe que havia sido destruida durante os quatro annos em que as obras estiveram paralyzadas, foram empregadas 43.000 toneladas de pedra com uma despesa de 698:376\$600.

Tendo sido organizada neste Departamento uma Commissão que estudou as condições hydrographicas que actualmente predominam na barra e canal de acesso ao porto, aguardam-se os resultados dos estudos feitos, para a elaboração de obras complementares destinadas a dar maior efficiencia ao projecto em construcção.

**Canal de acesso** — Foram levantadas plantas hydrographicas do canal de acesso ao porto, tendo-se verificado que as profundidades, em aguas minimas não vão além de 4m,00 na secção da barra.

Diversos estudos de correntes superficiaes e em profundidades variaveis foram executados.

Foi organizada uma nova rede de triangulação assim como linhas de nivelamentos de precisão para servirem de base ás observações hydrographicas ordinarias e que são exigidas para que se possa acompanhar a evolução dos perfis transversaes e longitudinaes do canal de acesso á proporção do avançamento das obras do porto.

**Pressão atmospherica** — A maxima foi observada no dia 9 de Setembro, com 778,0 m/m; a minima foi de 755,0, no dia 28 de Dezembro.

**Temperatura** — A maxima foi de 35°,0, no dia 12 de Março; a minima foi de 6°,5, no dia 6 de Julho.

**Ventos** — Predominarãrã os de rumos NE, SW, W, S e NW.

**Chuvãs** — O mez mais chuvoso foi o de Outubro, com 242 m/m, não tendo chovido nenhuma vez em Maio e Junho.

**Marés** — A altura maxima observada foi de + 2m,16, em 2 de Março; a minima foi de + 0m,27, em 25 de Maio.

**PORTO DE LAGUNA**

As obras deste porto, paralyzadas em Outubro de 1930, foram reiniciadas em Maio de 1935, a cargo da Cia. de Mineração e Metallurgia Brasil "Cobrasil".

**Inventario dos bens** — O valor total dos bens pertencentes á Fiscalização monta em 1.535:740\$500. Desse total, aparelhamentos no valor de 1.459:538\$000 foram entregues á Companhia empreiteira com termo de recebimento.

**Almoxarifado:**

Saldo de 1934.....	59:108\$800
Material adquirido em 1935.....	15:067\$440
<b>Total.....</b>	<b>74:176\$240</b>
Material consumido em 1935.....	11:243\$940
Material que passa para 1936.....	62:932\$300

**Obras** — De Maio a Outubro, o avançamento do molhe em construção, 165 metros, tendo sido empregadas 56.173 toneladas, com uma despesa de 892:880\$032.

**Canal de acesso** — Tendo sido executada nova planta hydrographica apoiada em triangulação estudada especialmente para esse fim, foi verificado que as profundidades na acção da barra não vão além de 4m,00. O pontal sul, em formação, que em 1934 havia avançado 34 metros, cresceu mais 15 metros.

**Dunas** — Ha algum movimento das formações dunosas das proximidades da embocadura, facto este devido, principalmente á destruição da vegetação fixadora, pelo gado, Em vista disso, foi toda a zona cercada, prohibindo-se a enrtnda de gado.

**Marés** — A altura maxima observada foi de + 0,12, em 19 de Junho.

**Ventos** — Predominaram os de rumos NE, SW, W e E.

**Temperatura** — A maxima deu-se no dia 11 de Janeiro, alcançando 37°,9; a minima, em 13 de Agosto, com 8°,0.

**Pressão atmospherica** — A maxima alcançou 784,9 m/m., em 4 de Agosto; a minima 748,6 m/m., em 19 de Setembro.

**Chuvas** — A precipitação total foi de 1.717 m/m. O mez mais chuvoso foi o de Agosto, com 754,5 m/m. O mez em que menos choveu foi o de Janeiro, com 12,96 m/m.

---

## FISCALIZAÇÃO DOS PORTOS DO RIO GRANDE DO SUL

O decreto n. 24.617, de 2 de Julho de 1934, approvou as clausulas do contracto de novação que foi celebrado com o Estado do Rio Grande do Sul, das concessões dos portos de Porto Alegre, Porto e Barra do Rio Grande do Sul e Pelotas, outorgadas ao referido Estado.

Esse contracto assignado em 17 de Julho de 1934, foi registrado, pelo Tribunal de Contas, em 13 de Agosto do mesmo anno.

Dessa fórmula, ficaram reunidos em uma unica concessão, as que haviam sido anteriormente outorgadas ao Estado, para explorar os portos citados, pelo prazo de 60 annos, e realizar obras e serviços de conservação e balisamento, por conta do Governo Federal, no canal marítimo da barra do Rio Grande, e canaes de navegação da Lagôa dos Patos, que dão accesso aos portos de Pelotas e Porto Alegre.

**Inventario dos bens** — E' de 504 :586\$000 o valor total dos bens sob a guarda da Fiscalização.

**Almoxarifado** — O balanço do Almoxarifado accusa os algarismos seguintes:

Saldo de 1934.....	9 :826\$335	
Adquiridos em 1935.....	20 :818\$310	30 :644\$645
Consumidos em 1935.....		20 :608\$193
Saldo que passa para 1936.....		10 :036\$452

**Movimento das verbas da Fiscalização:**

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal.....	402 :780\$000	314 :121\$000	88 :659\$000
Material.....	67 :000\$000	34 :137\$500	32 :862\$500
Totaes.....	469 :780\$000	348 :258\$500	121 :521\$500

**Obras** — Foi feito o calçamento a parallelepipedos e assentamento de cordões de granito para o passeio da area fronteira ao terreno da rua Marechal Andréa, lado Sul, entre a Avenida Honorio Bicalho e a rua, em projecto, a leste do Almoxarifado Municipal. A area total pavimentada abrange 451 m2, tendo sido assentados 99m1,60 de cordões de granito, importando tudo em 9 :510\$369.

**Dragagem** — O volume total dragado na Bacia do Novo Porto, foi de 367.030 m3, representando, portanto, um acrescimo de 47 % sobre o cubo total removido no anno anterior no qual foram dragados 249.600 m3.

**Fixação de dunas** — Para fixação de dunas da costa do oceano, foram plantada<sup>s</sup> 253.000 varas de cedro e 8.133 mudas de eucalypto e pinheiro marítimo.

Foram tambem construidos 3.834 metros de cercas, com touceiras de junco e cedro.

**Molhe de leste** — A extremidade deste molhe em 31 de Dezembro de de 1935, achava-se no P. K. 4.235 e sua linha ferrea no P. K. 4.230.

Pedra empregada durante o anno na conservação deste molhe.	13.493t,115
Dormentes empregados.....	81
Trilhos.....	8

**Molhe de oeste:**

Pedra empregada na conservação do molhe ..... 185t,520

Os taludes e cabeço deste molhe acham-se sufficientemente reforçados, não exigindo maior emprego de pedra.

Dormentes empregados..... 26

Trilhos..... 65

**Conservação das linhas ferreas:**

**Do Cocuruto ao Molhe de Oeste:**

Na conservação desta linha foram empregados:

Dormentes..... 398

Trilhos..... 27

**Da Gare do Sacco da Mangueira ao Molhe de Oeste:**

Dormentes..... 651

Trilhos..... 25

**Revestimento da Margem Oeste do Canal do Norte** — Foram empregados neste serviço 299 caixas com pedra miuda com o peso liquido de 5.006t,640.

**Tomada de contas** — Pelo Aviso n. 3.404, de 3 de Outubro, foram approvadas as tomadas de contas do Porto e Barra do Rio Grande do Sul, relativas ao 1º e 2º semestres de 1932, 1º e 2º de 1933 e 1º semestre e parte do 2º de 1934, até 13 de Agosto, data em que entrou em vigor o novo contracto de concessão já referido.

As obras da Barra Canal Maritimo e porto do Rio Grande accusaram as seguintes importancias:

Obras da Barra..... 18.321 :301\$455

Canal Maritimo..... 1.123 :597\$919

Porto do Rio Grande (obras)..... 6.676 :705\$774

O saldo que ficou em poder do Estado, das taxas de 2 % e 0,7 %, ouro, em 1º de Março, foi de 55.499 :609\$927.

Esse saldo, bem assim as importancias posteriormente recebidas pelo Estado, do producto dessas taxas e das de 10 % additionaes em que foram transformadas, estão sendo apurados no encontro de contas das despesas que o Estado tem feito com o aprofundamento e balisamento dos canaes interiores, por uma Commissão especial que terá os seus trabalhos terminados dentro do 1º semestre de 1936.

Não foi feita na mesma occasião a tomada de contas do Porto de Pelotas, por não estarem approvados os orçamentos e plantas respectivos. O mesmo se deu sobre a dragagem dos canaes interiores balisamento e avaliação das obras do porto de Porto Alegre por não terem os representantes do Estado apresentado os documentos necessarios de comprovação.

**Taxas portuarias** — O Concessionario enviou propostas de Tarifas para os Portos de Rio Grande e Porto Alegre as quaes foram substituidas por outras organisadas por etse Departamento e submettidas á apreciação do Estado, que, sobre ellas não se manifestou ainda.

**Delegacia de Trabalho Marítimo** — A Fiscalização representou o Ministerio da Viação perante a Delegacia do Trabalho Marítimo. Foram elaboradas diversas convenções sobre reajustamento de soldadas e demais questões de sua alçada, sempre com a assistência da Fiscalização do Porto.

**Renda do porto** — Foi de 2.697:078\$400 a receita de taxas portuarias arrecadada durante o anno, é de Rs. 4.925:663\$800, o producto da taxa de 10 % adicional, papel, cobradas nas Alfandegas de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre.

**Planta hydrographica** — Foi levantada, em Agosto, a planta do Novo Porto.

**Condições de navegabilidade** — Os canaes de acesso permitem calado de 30 pés, mar calmo, até aos armazens A1 e A2.

— **Marés** — Maxima, 1,24, em Outubro; minima 0,30, em Maio, na Barra (Pontal Sul); 1,20, em Outubro, 0,00, em Maio, no Porto Novo; 1,66, em Outubro e 0,34, em Junho, em Pelotas.

**Ventos** — Reinante, na Barra, NNE, no Novo Porto, SSO, em Pelotas SSO.

**Temperatura** — Maxima do anno 32°,50, em Dezembro; minima, 3°,50, em Julho.

**Chuvas** — Altura total 864,9. Dias de chuva, 43.

**Pressão atmospherica** — Maxima, 762,8, em Agosto, minima, 756,2, em Dezembro.



## FISCALIZAÇÃO DO PORTO DE CORUMBA'

### PORTO DE CORUMBA'

O Porto de Corumbá foi concedido do Estado de Matto Grosso, ex-vi do decreto n. 14.106, de 22 de Março de 1920 tendo o respectivo contracto sido celebrado em 17 de Junho do mesmo anno.

Este contracto foi, entretanto, rescindido, pelo decreto n. 23.075, de 14 de Agosto de 1933.

Não tendo havido obras visto não ter sido aberta a concurrencia publica para a construcção do porto, limitaram-se os trabalhos, no correr do anno aos serviços de estatística e navegação e ao registro das observações meteorologicas locais e pluviometricas no Rio Paraguay.

**Taxa adicional** — O producto dessa taxa sobre a importancia dos direitos aduaneiros realmente devidos, arrecadados no anno findo, nos termos do decreto n. 24.577, de 4 de Julho de 1934, attingiu a 87 :023\$600.

#### Movimento de verba da Fiscalização:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal.....	171 :928\$000	89 :045\$300	82 :882\$700
Material.....	36 :000\$000	24 :070\$000	11 :930\$000
Totaes.....	207 :928\$000	113 :115\$300	94 :812\$700

**Navegação** — Em 1935 entraram no porto de Corumbá 401 vapores nacionaes com 48.352 toneladas de registro, e 30 vapores estrangeiros com 17.284 toneladas de registro, perfazendo um total de 431 vapores arqueando 65.636 toneladas.

---



## COMISSÃO DE ESTUDOS DO PORTO DE AMARRAÇÃO E CANAL SÃO JOSÉ

O porto de Amarração está situado sobre a margem direita do rio Igarassú a 3 kilometros de sua desembocadura sobre o oceano, sendo esse rio o braço mais oriental do rio Parnahyba, no Estado de Piauhy.

O commercio do Piauhy com o exterior faz-se quasi todo pela barra de Tutoia, do Estado do Maranhão, sendo que uma parte das mercadorias desse intercambio escôa-se pela Estrada de Ferro Therezina a São Luiz, que liga as capitães dos dois Estados, e outra, pelo rio Igarassú e Parnahyba.

A construcção, pois, do porto de Amarração é a unica solução que satisfaz aos interesses do commercio de Piauhy, tendo em vista a grande redução das despesas de transporte que traz e a libertação de outras que actualmente o oneram e são evitaveis.

Accresce que a estrada de ferro de penetração do Piauhy, passando pela cidade de Parnahyba, tem por ponto terminal a villa de Amarração, e com isto o desenvolvimento economico e commercial do Estado será fomentado pelas facilidades do trafego, que mutuamente ahi se realisarem por terra e por mar.

O Engenheiro Chefe da Commissão de Estudos do porto de Amarração apresentou em Junho do anno proximo passado, o relatorio dos estudos realizados de Novembro de 1934 a Abril de 1935, e uma planta dos novos levantamentos hydrographicos, na escala de 1:5000, onde figura um ante-projecto de melhoramento da barra.

Os levantamentos terrestres foram amarrados a uma rêde de triangulação composta de sete vertices formando cinco triangulos, tendo sido medidas duas bases, uma de partida e outra de verificação.

A barra, bem como o canal de acesso, foram fartamente sondados até á isobatha — 8 metros, o que permite fazer-se qualquer projecto de melhoramento.

A solução, porém, mais aconselhavel, por mais economica, para melhorar a navegabilidade do rio Igarassu até o Oceano, é a abertura de um canal por meio de dragagem, depois de porteger da erosão a margem concava do rio e fixar as areias movediças.



## COMISSÃO DE ESTUDOS DOS PORTOS DE MACÁU E AREIA BRANCA

Pela portaria n. 791, de 8 de Outubro de 1934, foram approvadas, as instrucções para a Commissão de Estudos dos Portos de Macáu e Areia Branca, no Estado do Rio Grande do Norte.

Essa Commissão, entretanto, sómente no principio do anno relatado deu inicio aos seus trabalhos porque foi necessario organizar instrucções novas para a Commissão, as quaes foram approvadas pela portaria n. 32, de 11 de Janeiro do mesmo anno.

Para os serviços da Commissão, foi distribuida a verba de 135 :000\$000, sendo 110 :000\$000 para pessoal titulado e diarista e 25 :000\$000 para material.

A Commissão teve a duração de oito mezes e executou os seguintes trabalhos:

**Porto de Areia Branca** — Neste porto, foi extendida uma rêde de triangulação, composta de 17 triangulos, abrangendo as margens do estuario do rio Mossoró, de modo a permittir o levantamento topo-hydrographico desde 2 kilometros a montante de Areia Branca, até a batimetrica de 6 metros.

Os serviços topographicos constituídos por caminhamentos amarrados aos vertices da triangulação, abrangeram a cidade de Areia Branca e arredores, inclusive a zona das dunas existentes. Esses levantamentos foram precedidos de nivelamentos.

Pelos methodos usuaes foram executados cerca de 7.000 sondagens.

Para as observações de maré, durante o periodo de 15 de Março a 17 de Maio, foi installado um maregrapho "Casella", que, desmontado, estava sob a guarda do encarregado das dunas do porto. A maior maré observada attingiu a 3m,41, tendo a baixa-mar anterior descido á 0m,24.

A amplitude maxima correspondente foi de 3m,17.

A menor preamar observada attingiu a 1m,90, sendo 0,m90 o baixa-mar anterior.

A amplitude minima correspondente foi de 1m,00.

Para as observações dos ventos a Commissão installou um anemographo "Fuess", pertencente á Fiscalização do Porto de Natal. O periodo para essas observações prolongou-se por 60 dias, isto é, de 12 de Março á 18 de Maio de 1935, tendo a Commissão constatado que, durante este tempo, o vento reinante e predominante foi o S, com 48 % e 35 % respectivamente.

Completando os estudos determinados pelas instrucções, foram ainda feitos os de correntes, e direcção da vaga, empregando-se para os primeiros, fluctuadores lastrados. As correntes estudadas foram em numero de 8, sendo 4 de vazante e 4 de enchente, todas em marés de sizigias podendo se considerar a primeira dellas estudada em 5 de Abril, como equinocial.

A maior velocidade observada attingiu a 1m,64 por segundo, dentro do estuario. A direcção observada para vaga foi a de ENE.

**Porto de Macáu** — Neste porto os trabalhos da Commissão comprehenderam: estudos da Barra da Ilha e da Barra do Rio Assú. Os da Barra da Ilha foram iniciados em 22 de Maio e terminaram em 11 de Julho. A Commissão extendeu uma rêde de triangulação composta de 12 triangulos, afim de ser estudada parte do Rio Conceição e as Gambóas, que a elle veem ter.

Foram feitos levantamentos da cidade de Macáu e da Gambóa dos Barcos, por meio de caminhamentos tendo sido tambem estudada por esse meio e em secções transversaes nivelladas a região conveniente á construcção de um canal de ligação entre o rio Assu e a Barra da Ilha. Este ultimo caminhamento constou de 12 kilometros de extensão e foi devidamente amarrado aos vertices de triangulação.

As sondagens executadas neste porto attingiram ao total de 5.300, e estenderam-se até á batimetrica de 6m,0.

Para as observações maregraphicas, foi installada uma regua. As correntes estudadas reduziram-se a 3, sendo 2 de enchente e 1 de vazante. Foram empreitados fluctuadores lastrados. A velocidade observada foi de 1m,20 por segundo.

Os trabalhos relativos aos estudos da barra do rio Assú tiveram a duração de 20 dias. A Commissão estendeu uma rede de triangulação composta de 8 vertices, escolhidos de modo a permittir o estudo do rio Assú desde a "Boia do Irati", a 3 kilometros á jusante da cidade de Macáu, até á batemetrica de 6m,0, fóra da barra. Para esta triangulação, tornou-se necessaria a construcção de 3 mangrulhos.

Foram executadas 2.600 sondagens. As observações de maré foram feitas numa regua maregraphica convenientemente installada.

A Commissão estudou, na barra do rio Assú, 4 correntes, empregando para isso, fluctuadores lastrados e filame de 1m,0. A maior velocidade observada foi de 1m,54 por segundo.

No porto de Macau foram estudadas duas unicas correntes fóra da barra, sendo 1 de enchente na Barra da Ilha, e outra de vasante, na Barra do Assú.

A Commissão foi extincta em 31 de Agosto conforme determinavam as instrucções respectivas.

-----

## REDE FLUVIAL BAHIANA

### RIO SAO FRANCISCO

#### BRAÇO DO SOBRADINHO

Constam os melhoramentos que estão sendo levados a efeito no Braço do Sobradinho de modificações no seu percurso, de modo a supprimir as curvas de pequeno raio que tanto dificultam a navegação, fazendo-se em seguida a dragagem de maneira a se obter profundidades suficientes para navegação de embarcações de pequeno porte apropriadas á navegação do citado braço de rio.

Com esse objectivo, a Comissão de Estradas e Obras da Rêde Fluvial Bahiana tem executado os trabalhos necessarios para conseguir o resultado desejado.

O trecho do Braço do Sobradinho que está sendo melhorado, tem a extensão de 11 kilometros. Actualmente, no trecho citado, raramente são encontradas profundidades inferiores a 1 metro.

Com o proseguimento dos trabalhos, é possivel que todo anno de 1936 não se encontrem profundidades inferiores a 1m,20 e se consiga uma velocidade média de 3.000 metros por hora, condições essas que tornarão ainda mais facil a navegação no citado trecho do rio.

As principaes obras realizadas para o melhoramento do canal constaram da construcção dos espigões de pedra arrumada assim distribuidas:

Na bocca do Braço do Sobradinho, margem esquerda do Rio São Francisco, com 20 metros de extensão e volume de 46.800 metros cubicos de pedra;

Nas proximidades da corredeira denominada "A Criminosa", foram construidos dois, sendo um na margem esquerda do rio, com 26 metros de comprimento, e com um volume de pedra de 163.800 metros cubicos e o outro, na margem direita, com 56 metros de comprimento e com um volume de pedra de 535,200 metros cubicos;

No Baixio do Theodoro foi construido um com 36 metros de extensão e volume de 172,800 metros cubicos;

Nos Pacús foram construidos 3, sendo o 1º com 35 metros de extensão e volume de 179,200 metros cubicos; o 2º, com 38 metros de comprimento e 176.700 metros cubicos de volume e o 3º, com 55 metros de comprimento e um volume de 115,500 metros cubicos de pedra.

Além desses espigões, foi dragado o leito do rio em alguns pontos, attingindo a 6,750 metros cubicos o volume dragado.

Com as obras já levadas a efeito, o Braço do Sobradinho é actualmente um dos trechos do Rio São Francisco, onde mais regularmente se faz a navegação em época de estiagem.

Pela Comissão de Estudos e Obras da Rêde Fluvial Bahiana, foram ainda executadas, no anno proximo passado, as seguintes obras:

**Dique: Barragem** — Iniciada a construção do dique-barragem nas ilhotas da Casa Nova em 1934, foi terminada a construção no anno findo. Tem essa obra 220 metros de comprimento e para sua execução foram empregados 1.426,600 metros cubicos de pedra. Teve a referida obra por objectivo encaminhar as aguas por um só canal, de maneira a se conseguir uma velocidade capaz de arrastar as areias que ficam em deposita na época de baixas aguas, defronte do Porto de Casa Nova.

**Barragem do Braço Sacco das Araras no Encaibro** — A construção dessa barragem está em andamento e tem 800 metros de extensão e já foram empregadas na sua execução 6.240 metros cubicos de pedra. Essa barragem teve por fim guiar as aguas pelo braço principal do rio por onde se faz a navegação de modo a evitar o assoriamiento que se verificava no perio da estiagem.

Embora ainda não esteja a obra terminada, já vão sendo notados os seus bons effeitos.

As despesas effectuadas foram de 500 :000\$000 assim discriminadas:

Diques e espigões.....	214 :402\$000
Derrocamento e remoção da pedra.....	34 :234\$200
Dragagem do Braço do Sobradinho.....	36 :787\$500
Construcção de uma barca com capacidade de 12m,3 de pedra	5 :976\$300
Reparos das embarcações da Comissão.....	8 :600\$000
	<hr/>
	300 :000\$000

## COMMISSÃO DE SANEAMENTO DA BAIXADA FLUMINENSE

Os trabalhos executados por esta Comissão, no anno de 1935, constaram de obras, estudos e reparos no aparelhamento de dragagem.

**Obras** — Os serviços executados nas Baixadas de Sepetiba, Guanabara, Araruama e Goyatacazes, obedeceram em linhas geraes, ao programma proposto pela Comissão para o saneamento da Baixada Fluminense.

Os trabalhos executados obedecendo ao programma estabelecido, consistiram na sua maior parte na limpeza e desobstrucção dos cursos dagua naturaes, inclusive vallas, só tendo sido executada uma parte de obras definitivas, referente á dragagem do rio Guandu-Mirim.

### BAIXADA DE SEPETIBA

As obras nesta Baixada consistiram de limpeza, e desobstrucção de cursos dagua e dragagem no Guandu-Mirim.

A execução dos trabalhos foi dividida em tarefas, assim discriminadas:

**Tarefa Guandú-Assú** — A cargo do empreiteiro Silvino José Netto, constante de limpeza e desobstrucção dos rios Guandú-Assú, Sant'Anna, São Pedro e valas com 61.676 m. de extensão, na importancia de 215 :169\$300, e em 731m,3 de endicamentos com o custo e 2 :193\$000.

**Tarefa Guandú-Mirim** — A cargo do empreiteiro Ademar de Mello Franco, constante de limpeza e desobstrucção de 14.126 m. de cursos dagua na importancia de Rs. 110 :102\$000.

**Tarefa Itaguahy** — A cargo do empreiteiro Sizenando F. de Souza, constante de limpeza e desobstrucção de 30.035 m. de cursos dagua na importancia de 80 :520\$400 e a retirada de curraes de peixe na importância de 760\$000.

**Tarefa de Itaguahy** — A cargo do empreiteiro Francisco da Nova Monteiro, constante da limpeza e desobstrucção de 36.413 m. de cursos dagua, na importancia de Rs. 162 :682\$600.

**Dragagem do rio Guandú-Mirim** — Com esta dragagem, que esteve a cargo do empreiteiro — Companhia de Construcções Civis e Hydraulicas — dispensou a Comissão a importancia de 247 :000\$000, tendo sido executado o respectivo projecto.

### BAIXADA DA GUANABARA

Nesta Baixada os serviços constaram, unicamente, de desobstrucção de cursos dagua. Apenas, uma pequena dragagem foi feita no rio Aldeia, com aparelhamento fornecido pelo Estado do Rio de Janeiro. As desobstrucções dos cursos dagua foram executadas por tarefas, assim divididas:

**Tarefa do Iguassú** — A cargo do empreiteiro Emilio Alcaforado, constante da desobstrucção dos rios Iguassú, Caneboaba, Pilar, Capivary e Baby e vallas Calombé, Zumbe attingiu á extensão de 52.591 m., na importancia de 225 :688\$100, tendo custado 4:307\$762, em media, o kilometro de serviço executado.

**Tarefa do Magé** — A cargo do empreiteiro Alfredo Ayres Fernandes, constante da limpeza da bacia hydrographica do Magé, no total de 30.382 kilometros de desobstrucção de cursos dagua, na importância de 110 :320\$000, tendo sahido por 3 :855\$000 o preço medio do kilometro desobstruido.

Na mesma tarefa esteve comprehendida o desmonte da ponte da Fazenda da Lagoa, pela importância de 2 :668\$000.

**Tarefa do Macacú** — A cargo da Secretaria da Producção do Estado do Rio de Janeiro, constaram da limpeza e desobstrucção da bacia hydrographica do Macacú, comprehendendo os rios Macacú, Cabucú, Aldeia, Varzea, Iguá e Casserebú, no total de 51.050 m. de limpeza e desobstrucção de cursos dagua, na importância de 254 :372\$850, tendo ficado por 4 :982\$818 o preço medio de kilometro desobstruido.

---

#### BAIXADA DE ARARUAMA

Os serviços executados na Baixada de Araruama consistiram na limpeza do rio Dourado e na conservação dos trabalhos effectuados, em 1934, na bacia do rio São João.

**Tarefa do Rio Dourado** — Esta tarefa a principio esteve a cargo do empreiteiro Adalberto Ferreira Vaz, e em seguida, em vista da cassação fa tarefa ao citado empreiteiro, sob a administração directa da Commissão.

Foram limpos o total de 11.940 metros deste rio, cabendo ao empreiteiro a importância de 31 :152\$000 pela execução de 6.490 metros, tendo sido feito o restante, 5.450 metros, directamente pela Commissão, que dispendeu com este trabalho 36 :901\$950. O preço medio do km. de curso dagua ficou por 5 :699\$600.

**Bacia do São João** — Os serviços de conservação de cursos dagua, nesta bacia na extensão de 13.935 m. foram executados por administração directa da Commissão, que dispendeu 11 :038\$900, tendo custado, em media 792\$170, o km. conservado.

**Campo de Aviação** — Foi preparado pela Commissão, proximo á barra do São João, um campo de emergencia para pouso de aviões. As despesas com este serviço importaram em 1 :243\$000, e no presente anno, já se espera recorrer ao referido campo, nos serviços de levantamento aéro-photographicos dos rios da região.

---

#### BAIXADA DE GOYTACAZES

Os serviços executados, durante o anno de 1935, na Baixada em apreço, constaram de limpeza dos principaes cursos dagua da região, e foram divididos em duas tarefas. A primeira comprehendendo a desobstrucção dos principaes cursos dagua affluentes e sangradouros da Lagôa Feia. A segunda correspondentemente a limpeza da bacia hydrographica do rio Macahé.

**Tarefa de Campos** — A cargo da Prefeitura de Campos, como empreiteira, constando da limpeza de desobstrucção no total de 98.361 metros de extensão nos seguintes cursos dagua: rios Assú, Doce, Vallão de São Bento, na bacia do Assú; rio Ururahy, valla da Corredeira, rio Macaúá e vallas Encantado e Gabriel, na bacia da Lagôa Feia; rios Fundo, Novo, Poço e Major Vermelho, Onça, Bengala e Valleta, na bacia do Furado.

As despesas com os serviços executados attingiram a somma de 549 :810\$000, tendo sido de 5 :589\$723 o preço medio do km. de curso dagua desobstruido.

**Instalação de bombas na barra do Furado** — Afim de solucionar, em parte o problema da Barra do Furado a Commissão installou um grupo motor-bomba. A installação referida é analogá á projectada por Saturnino de Britto para a abertura das Barras do Assú, Lagamar e Grussaahy, de forma que, si não der o resultado esperado no Furado, a importância dispendida não se perderá, porque o grupo poderá ser, facilmente transportado para outro local.

**Tarefa Macahé** — A cargo da Municipalidade de Macahé, constante do serviço de desobstrução dos rios Macahé, São Pedro e vallas Jurumirim e afluentes, Capota e afluentes, Joanna, Figueira, Belarmino e Sabiá, na extensão total de 37.712 ms. cuja importancia attingiu a 179:231\$600; e da construcção do cães de saneamento da cidade de Macahé, na extensão de 71,31 metros, no custo de 17:827\$500.

O preço medio do km. de desobstrução de curso dagua foi de 5:226\$000.

**Estudos** — Os estudos effectuados pela Commissão da Baixada Fluminense, no anno passado, abrangeram quatro classes: levantamentos topographicos e hydrographicos — observações pluviometricas e hydrometricas — medições de descarga — reconhecimentos.

---

#### BAIXADA DE SEPETIBA

Nesta baixada foram feitos os levantamentos do rio Guandu-Mirim, canal do São Francisco e a locação do projecto do canal do Guandu-Mirim. Foram, tambem feitos: os levantamentos de secções transversaes no Rio Guandu-Mirim, para verificação de dragagem; transporte de cotas e collocação de RN e levantamentos expeditos de cerca de 40 kms. de vallas e rios, bem como dos canaes do Guandu e Itá.

Foram levantados por meio de levantamentos aereo-photographicos, pela Aviação Militar, os rios Macacú, na extensão de 60 kms.; Iguassú, na extensão de 11 kms.; e Baby, na extensão de 7 kms.

Installou-se <sup>na</sup> dois postos pluvio-hydrometricos e um hydrometrico.

---

#### BAIXADA DE GUANABARA

Na Baixada de Guanabara foram feitos: levantamento do Rio Iguassú, na extensão de 11 kms.; levantamento do rio Capivary, na extensão de 1 kms.; levantamento do rio Cayobá na extensão de 3.200 mts. Alem destes levantamentos foram feitos, tambem, diversos nivelamentos tendo sido feito o transporte da cota da Fazenda São Bento para a nova ponte da Estrada Rio-Petropolis. Foi feito, ainda, o nivelamento ao longo do Braço Velho do rio Macacú, em uma extensão de 4 kms.

Foram installados 13 postos hydrometricos e 5 pluviometricos.

---

#### BAIXADA DE ARARUAMA

Nesta Baixada foram feitos os levantamentos dos rios São João e Dourado, na extensão de 22.550 metros.

Foram installados 5 postos hydro-pluviometricos.

---

#### BAIXADA DE GOYTACAZES

Dentre os serviços topographicos, effectuados na Baixada de Goytacazes, destacaram-se os estudos dos diques da margem direita do rio Parahyba e ao longo da margem da Lagoa Feia, desde Tocos até São Martinho, alem da triangulação feita na Barra do Furado para estudo do regime da costa.

Os levantamentos em apreço attingiram a extensão de 5.000 m. ao longo da margem da Lagoa Feia, e 5.000 m. nas costas da Barra do Furado.

Foi feita a locação directa na extensão de 33.932 mts. do dique do Rio Parahyba.

A Comissão iniciou o levantamento hydrographico dos bancos existentes na entrada dos sangradouros da Lagoa Feia, com o fim de verificar se era indicada a sua dragagem para melhorar as condições do escoamento das aguas da lagoa.

Foram installados 5 postos pluvio-hydrometricos e 4 hydrometricos e a pluvio-metricos.

A Comissão da Baixada, no anno passado, effectuou 19 medições de descarga, em diversos cursos dagua tendo empregado no mesmo serviço milinetes "Amsler", especialmente adquiridos para esse fim.

Nenhum serviço de limpeza de rio foi effectuado sem o prévio reconhecimnto.

#### REPAROS DE APPARELHAGEM DE DRAGAGEM

Em virtude do accordo assignado entre a Inspectoria de Engenharia Sanitaria e a Comissão da Baixada Fluminense, foi por esta recebido o seguinte material de dragagem: dragas Mirtý e Mauá, dragas seccas ns. 7 e 8 e drag-line Itá.

Em vista do estado de conservação em que se encontrava este material, foi necessario effectuar o reparo geral do mesmo, serviço que foi contractado com a Companhia Nacional de Construcões Civi e Hydraulicas pela importancia de 110 :200\$000.

#### VERBAS

##### Movimento de verbas da Comissão:

CONSIGNAÇÕES	DISTRIBUIDAS	DESPENDIDAS	SALDOS
Pessoal.....	800 :000\$000	780 :132\$800	19 :867\$200
Material.....	2.620 :000\$000	2.607 :399\$950	12 :600\$050
Totaes.....	3.420 :000\$000	3.387 :532\$750	32 :467\$250.

## COMISSÃO DE ESTUDOS DO PORTO DE ITAJAHY E RIO CACHOEIRA

### O porto de Itajahy e as circunstancias que aconselharam o seu estudo

O porto de Itajahy, situado na embocadura do rio do mesmo nome, Estado de Santa Catharina, é o escôadouro natural de um valle extenso e opulento onde á uberdade do sólo se alliaram condições climatologicas amenas, que muito se aproximam do regime observado em algumas regiões europeas.

Essas circunstancias favoraveis, quando foram conhecidas no estrangeiro, despertaram real interesse: estabeleceram-se fortes correntes immigratorias de elementos de origem principalmente teutonica, aos quaes vieram se juntar certo numero de familias vindas da Italia. Os nucleos de colonisação se desenvolveram com grande rapidez pois o trabalho era facilitado pela natureza; cêdo a região, ainda bravia em 1880, se transfigurou e hoje ella constitue a parte mais rica do Estado de Santa Catharina e as suas industrias, quer extractivas como manufactureiras, vieram concorrer em todos os mercados brasileiros.

Entre as cidades e villas onde mais se concentraram os beneficos efeitos da novel colonisação, podemos citar Blumenau, Brusque e Rio do Sul.

O porto e cidade de Blumenau, situado á margem direita do rio Itajahy-assú, é a séde do municipio mais importante e populoso do Estado. Pelo rio, a sua distancia ao mar é de cerca de 70 km.

Para darmos uma idéa do estado de progresso deste porto fluvial, diremos que a arrecadação dos impostos e taxas municipaes, approxima-se da importancia de 1.000 contos annuaes; as rendas arrecadadas pelo Estado vão a 1.700 contos annuaes e aquellas que são auferidas pela Federação, ultrapassam a cifra de 2.300 contos.

A cidade de Brusque, fica situada ás margens do rio Itajahy-Mirim que conflue com o rio Itajahy-Assu a 7 km. a montante da embocadura deste ultimo no Oceano. A sua distancia ao porto maritimo de Itajahy é de 46 km.

Tanto a cidade de Blumenau como a de Brusque se salientam no Estado principalmente pelo grande surto das industrias manufactureiras, cujas produções, em particular as de tecidos, são açambarcadas pelos mercados do Rio de Janeiro e de São Paulo.

Blumenau pode ser considerada como o celeiro do Estado, quer no reino vegetal como no reino animal.

O escoadouro de todas as riquezas do portentoso valle do rio Itajahy-Ássú, é o porto de Itajahy.

Em todo o littoral do Estado de Santa Catharina, nenhum outro porto apresenta "hinterland" tão extenso em área e tão dadivoso em riquezas e meios naturaes de transporte, assim como em fontes onde a energia hydraulica pode ser facilmente aproveitada. Tambem as condições climatericas são propicias ao trabalho e o ambiente se presta a um crescimento rápido da população.

Pela existencia dessas bases que são os alicerces mais seguros para a criação e o desenvolvimento de um porto movimentado, se pode affirmar que a nenhum outro no Estado está reservado um futuro mais promissor e logar de maior destaque entre os outros portos da Nação.

A cidade de Itajahy é relativamente nova, pois a sua fundação data do anno de 1820.

Edificada na margem direita do rio do mesmo nome, junto á embocadura do mesmo no Oceano Atlantico, as coordenadas geographicas que determinam a sua posição, são: 26° 55'33" de lattitude Sul e 48° 36'56" W. de Greenwich.

Data dos primeiros annos da Republica o facto do porto de Itajahy ter despertado a attenção do Governo Central. O grande e illustre estadista Lauro Müller comprehendeu,

em bôa hora, que o desenvolvimento do Estado era função, principalmente, do valle do rio Itajahy-Assu e que, por consequencia, devia-se dotar-o de um bom porto para escoadouro da sua producção.

Em 1895 foi organisaada a Commissão de Melhoramentos dos portos de Santa Catharina, a qual iniciou os seus trabalhos com a desobstrucção e o alargamento de alguns "passos" mais difficeis para a navegação que já existia entre Blumenau e Itajahy.

Posteriormente os trabalhos se concentraram na embocadura do rio no Oceano, e a intenção era e de facilitar o acesso ao porto, tendo em vista que o canal continha uma curva muito brusca, difficultando a navegação, particularmente dos velleiros e dos vapores providos de um unico propulsor.

Com dotações orçamentarias annuaes, de quantias relativamente pequenas para o vulto das obras que deveriam ser realisadas foram se executando diversos serviços para o melhoramento das condições de navegabilidade na embocadura assim como para a fixação do leito do rio no trecho junto á cidade.

Embora occorresse uma paralisação durante os annos da Guerra Mundial, os trabalhos executados antes e após esse acontecimento melhoraram consideravelmente as condições do porto e cidade de Itajahy sem que, comtudo, se tivesse obtido resultados apreciaveis quanto á facilidade do acesso, difficultada principalmente pela curva de raio muito pequeno a que já se referiu.

Em vista desses factos, estudaram-se alguns projectos regulares, que culminaram com a escolha de um dispositivo de obras para a embocadura constituído de dois molhes convergentes, e de obras de defesa das margens do rio e de dragagem do respectivo canal de acesso.

O plano foi approvedo pelo Decreto n. 17.344, de 9 de Junho de 1926 e em Junho de 1927 foi lavrado o contracto de construcção com a Cia. de Mineração e Metallurgia "Brasil", "Cobrasil", deixando desde então o regime de execução administrativa.

Como este Departamento, logo após, não fosse mais de opinião que esse projecto estivesse assentado nas melhores considerações de ordem technica e scientifica, foi o mesmo substituído em Abril de 1928 por um outro dispositivo, completamente differente e que foi approvedo pelo Decreto n. 18.943, de 11 de 1928.

Este ultimo se apoiava em insinuante doutrina exposta pelo hydrographo americano H. C. Ripley e o plano então annunciado previa grande aproveitamento da barra e do canal de acesso ao porto.

A execução das obras projectadas teve um andamento regular, até o mez de Outubro de 1930, quando os acontecimentos que então sobreviveram, acarretaram a paralysação de todos os serviços.

Desde 1896 até então nas diversas obras, total ou parcialmente executadas, se despenderam cêrca de 10.000 contos de réis, com o emprego de mais de 600.000 toneladas de enrocamento, dragagem de um cubo approximado de 1.000.000 de metros cubicos, além de outros diversos serviços.

Sendo necessario o proseguimento para a ultimação do melhoramento do porto, este Departamento aguardava a primeira oportunidade que dependia da conclusão do processo de syndicancia a que foi submettida a Cia. empreiteira das obras.

Tal processo só finalisou no anno de 1934 e, durante todo esse periodo de 4 annos, as obras estiveram paralysadas.

Orá, para o proseguimento do plano de melhoramentos do porto, que se iniciou com o anno de 1935, era de todo conveniente que se reconhecesse novamente as condições hydrographicas que agora dominavam na barra e canal de portos; trabalho longo, só poderia ser levado a effeito por uma commissão especialmente destacada para esse fim.

Approvedas as instrucções, foi organisaada a commissão sob a chefia do engenheiro Thiers de Lemos Fleming, tendo para ajudante o engenheiro H. Berutti Augusto Moreira, ambos do quadro deste Departamento.

### Objectivos da Commissão

A commissão acima referida que, inicialmente, tinha o seu campo de acção limitado ao levantamento topo-hydrographico da barra e rio Itajahy-Assú numa extensão de cêrca de 8 km., foi encarregada tambem do estudo hydrographico do rio Cachocira até á cidade de Joinville, comprehendendo a lagôa de Saguassú, para que soubesse do comportamento do canal de navegação cuja dragagem se havia concluído em 1931.

Posteriormente foi muito extendido o campo de acção dessa commissão, tendo os seus estudos si orientado quer para o melhor conhecimento de elementos technicos directamente ligados ao porto de Itajahy, como tambem de outros dados de character mais geral e referentes ao conhecimento do regime da parte fluvio maritima de um rio sujeito ás marés o que poderia trazer uteis esclarecimentos applicaveis a um grande numero de portos nacionaes.

Assim, a commissão se encarregou de:

- 1º. — Estudar o regime da parte fluvio-marítima do rio Itajahy-Assú;
- 2º. — Estudar as condições hydrographicas do trecho navegavel desse rio, tendo em vista o seu melhoramento para attender ao futuro desenvolvimento do porto;
- 3º. — Colher elementos que alliados aos que determina o Serviço de Aguas do Ministerio da Agricultura, forneceriam as bases para uma solução relativa ao saneamento do porto fluvial de Blumenau;
- 4º. — Verificar a efficiencia do molhe que, de accôrdo com as formulas de Ripley, se construira na embocadura do rio;
- 5º. — Observação immediata e continua dos resultados que fossem observados a medida do avançamento das obras, como dados de experiencia para a futura organização de projectos de obras do mesmo typo;
- 6º. — Obter elementos que ajudariam a elucidar sobre a solução mais adequada ao melhoramento de innumerous portos nacionaes, taes como: Laguna, Aracajú, Ilhéus, etc.;
- 7º. — Verificar as condições hydrographicas do rio Cachoeira e lagôa de Saguassú, tendo em vista a navegacao.

A chefia da commissão ficou tambem encarregada de fiscalisar a execucao das obras do porto, a cargo da Cia. de Mineração e Metallurgia "Brasil".

### Os trabalhos executados

A commissão que foi dissolvida em 30 de Novembro do anno ultimo, executou diversos trabalhos de interesse para a technica portuaria.

Resumindo, elles comprehenderam:

- a) Execucao de uma triangulação como base para os trabalhos de topo-hydrographia;
- b) Levantamentos topo-hydrographicos da parte fluvio maritima dos rios Itajahy-Assú, Itajahy-Mirim e Luiz Alves, numa extensao de cerca de 140 km. que comprehende tambem o rio Cachoeira e a triangulação da lagôa de Saguassú;
- c) Execucao de cerca de 18.000 sondagens hydrographicas em toda a extensao precedente;
- d) Estudos detalhados de correntes por meio de fluctuadores e colita das observações já feitas a esse respeito;
- e) Estudo da propagação da onda maré em toda a bacia fluvio maritima do rio Itajahy-Assú, por meio da leitura de perfis instantaneos se extendendo por toda a referida bacia;
- f) nivelamentos parciaes em todo o comprimento para referencia das sondagens e das reguas maremetricas;
- g) Determinações de descargas por meio de molinetes;
- h) Outros serviços accessorios.

Os trabalhos de escriptorio, comprehenderam:

- a) Desenho dos originaes em folhas parciaes, na escala de 1:2000; em papel canson e téla;
- b) Desenho da planta de conjuncto, na escala de 1:50000;
- c) Diversos calculos, desenhos e estudos complementares, diagramma, etc.

Devido a extensão dos trabalhos o seu Relatório completo está em andamento, devendo ser opportunamente apresentado.

Além do que acima fica exposto exerceram a 2ª e 3ª Divisões os demais encargos que lhes são attribuidos pelo Regulamento cumprindo salientár, quanto a essa última, que, a nova legislação portuaria de 1934, limitada á unificação e consolidação dos antigos dispositivos sobre o assumpto, não affectou fundamentalmente o regimem dos melhoramentos e exploração dos portos mas, pela propria unificação, obrigou a recomposição ou revisão de concessões, com a circunstancia ainda das disposições do decreto n. 23.501, de 27 de Novembro de 1933, que aboliu a estipulação de pagamentos em ouro, obrigando a reconstituição do capital de duas das principaes concessões de portos, as de Pará e Bahia, cujos estudos nesse sentido ainda não lograram solução, resultando a suspensão das respectivas tomadas de contas desde o 2º semestre de 1933.

Dentre as demais innovações, a unificação geral das tarifas, constante do decreto n. 24.508, de 29 de Junho de 1934, obrigou a reforma de todas as tabellas de taxas dos portos de concessão ou organizados, com as difficuldades de compensações ou equivalencias, no sentido de manter as respectivas rendas brutas ou em alguns casos beneficiais-as, para attender a situações deficitarias reconhecidas.

A' 3ª Divisão coube esse encargo, que exigiu cuidadoso e demorado estudo comparativo, quer em cada porto, entre a tarifa antiga e a nova, quer em geral, examinando-se as condições de cada um dos portos.

Foram assim reorganizadas e postas em execução as novas tarifas dos portos de Maúás, Pará, Cabedello, Natal, Recife, Rio, Santos e Paranaguá, ficando promptas para entrar em execução, em principios do corrente anno, as de Bahia e Ilhéos, e achando-se ainda em estudos, com o Governo do Estado, as dos portos do Rio Grande e Porto Alegre.

Nessas reorganizações, foram beneficiadas as rendas nos portos de Pará e Bahia, por motivo de deficits que se evidenciavam em cada tomada de contas, e, nos portos do Rio e Recife, pela conveniencia de generalisação da taxa de utilização que esses portos cobravam apenas sobre a importação estrangeira.

Assim, embora ainda com inferioridade de taxas relativamente ao seu concorrente paulista, o porto do Rio de Janeiro teve uma melhoria apreciavel na sua tarifa, o que certamente contribuirá, no novo regime de autonomia administrativa desse porto, para uma exploração com saldos, que, pelo novo regime, se destinarão directamente a novas obras e melhoramentos do porto, constituindo recursos sufficientes para seu satisfactorio desenvolvimento.

Do estudo comparativo entre os dois systems de exploração do referido porto, a apuração de rendas liquidas patenteará de modo positivo a vantagem que possa haver no regime de autonomia administrativa de serviço publico ora instituido por lei especial n. 190, de 16 de Janeiro do corrente anno, para o referido porto.

Resolvidas as tarifas, a questão de vulto e magnitude e solucionar consiste na reconstituição do capital ouro das concessões dos portos de Bahia e Pará, em virtude do disposto no decreto n. 24.501, de 27 de Novembro de 1933, cuja applicação nos citados casos ainda não chegou a accordo com os respectivos concessionarios.

Os demais contractos em vigor, poderão sem maiores embaraços, adaptarem-se á nova legislação estando nesse sentido em estudos os dos portos de Victoria e Santos.

Na parte de navegação, que desde 1934 ficou a cargo da 5ª Divisão, a acção do Departamento não pode ter ainda a efficiencia desejavel, quer por defficiencias das disposições anteriores, quer pelas situações precarias da marinha mercante nacional, obrigando toda a sorte de equidade por parte do Governo, quer pelas reorganizações syndicaes de armadores e marítimos com direitos e vantagens que mais embaraçam aquellas situações.

Assim, os fretes que, para as Companhias subvencionadas, vinham sendo applicados, já com precaria fiscalização, pelas tabellas de 1929 do antigo Convenio de Fretes Marítimos, foram, com a suspensão desse Convenio, majorados com conhecimento mas

sem approvação do Governo, dando lugar a reclamações que as Fiscalizações não podem remediar por ter sido o assumpto submettido ao exame e resolução de uma Commissão especial ainda sem conclusão definitiva.

Devido a isso os fretes não tem tido o necessario controle deste Departamento que está limitando a sua acção, em caracter provisorio, ao Syndicato de Armadores Nacionaes, nessa qualidade reconhecido na forma da legislação em vigor e em vista da solução provisoria constante do officio n. 1.923, de 6 de Maio de 1935, do Ministerio da Viação declarando que, como é publico e notorio, o assumpto está sendo estudado pela Commissão incumbida da revisão de salarios maritimos, tabellas de fretes e taxas portuarias.

A navegação de cabotagem e longo curso, subvencionada pela União, continuou a ser feita pelas Companhias de Navegação Lloyd Brasileiro e Companhia Nacional de Navegação Costeira, e com regalias de paquete a Carbonifera, Lloyd Nacional, Commercio e Navegação e Hoepecke.

A primeira, mantendo com ingentes sacrificios as suas linhas contractuaes, dada a precaridade do seu material fluctuante, bem merece as atensões que o Governo da União não lhe tem regateado, amparando, assim, a sua maior empreza de navegação e a Companhia Costeira, em melhores condições por possuir frota bem mais moderna, vem se mantendo em situação menos embaraçosa.

As demais Companhias de Navegação de Cabotagem que completam a marinha mercante nacional não são subvencionadas e só dependem da fiscalização do Departamento pelas regalias de paquetes, quando gozam.

Na navegação fluvial, a dos rios Tocantins e Araguaya será organizada e subvencionada em virtude das providencias do Poder Legislativo que, pela lei n. 41, de 12 de Abril do anno passado, autorizou o Governo Federal, a contractar, mediante concorrência publica, o referido serviço.

Assim, dentro em breve, essa velha aspiração das populações daquellas regiões, será levada a effeito, tendo sido convenientemente estudadas por este Departamento, as condições da mesma navegação, procurando-se attender dentro dos limites do possivel, aos justos anseios daquella zona.

Diversas Companhias de Navegação Fluvial, que tiveram os seus contractos terminados em annos anteriores, mantiveram os serviços a titulo precario, tendo sido o Governo, por força da lei n. 107, de 26 de Outubro de 1935, autorisado a renovar esses contractos nos serviços de navegação das linhas dos Autazes, do Alto-Tapajóz, do São Francisco e da Amazonia.

Não menos importante foi a regularização dos serviços de navegação fluvial do Maranhão, determinada pelo decreto do Poder Executivo n. 24.363, de 8 de Junho de 1934, e cujo edital de concorrência foi approvedo por esse Ministerio no correr do anno proximo passado.



## NAVEGAÇÃO MARITIMA E FLUVIAL

Os serviços de navegação marítima e fluvial, subvencionados, contractados ou apenas fiscalizados, estiveram a cargo das seguintes companhias e empresas:

### COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO

Esta Companhia que mantém uma vasta rede de linhas de navegação, ligando os portos marítimos do país, estende a sua navegação para a Europa e Estados Unidos, mantendo além disso a linha fluvial dos rios Paraná e Paraguay.

A Companhia Lloyd Brasileiro, cujo contracto feito nos termos do decreto n. 18.305, de 4 de Julho de 1928, prorogado pelo decreto n. 19.198, de 2 de Maio de 1930 e cuja subvenção annual é de 20.000:000\$000 (vinte mil contos de réis), executou o serviço de navegação a seu cargo com algumas irregularidades, em virtude do precario estado de sua frota.

Pelos serviços realizados recebeu a referida Companhia a importância de Rs. 15.601:586\$856 (quinze mil seiscentos e um contos quinhentos e oitenta e seis mil oitocentos e cinquenta e seis réis).

Foi recommendado ao Lloyd Brasileiro, providencias para a regularização da linha de Laguna, mandando substituir os navios que por quaesquer motivos não puderem effectuar as viagens que lhes competirem.

Em communicação de 11 de Abril á mesma Companhia, o Departamento dispensou algumas viagens em linhas contractuaes, sem direito, porem, á subvenção respectiva.

Informando o processo relativo ao memorial de J. A. Souza Pitanga, referente a reorganização do Lloyd Brasileiro, de accordo com o parecer da 3ª Divisão, opinei não ser de conveniencia para o país a officialização em causa, ainda menos, por intermedio de terceiros.

Informando um pedido sobre o recebimento de quota de subvenção, quando por motivo de força maior, não puder a Companhia satisfazer as escalas contractuaes, ainda de accordo com o parecer da 3ª Divisão devia ser recusado, mas dadas as circumstancias especiaes dos casos citados, não parecia haver inconveniente no deferimento por esse Ministerio, não se considerando tal deferimento como precedente a invocar em casos futuros.

Quanto ao pedido da Companhia relativo ao pagamento de subvenções por viagens iniciadas, opinei pelo não deferimento do pedido, por estar francamente em desaccordo com o contracto.

### COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA

A Companhia Costeira, cujos contractos, são em virtude dos decretos ns. 11.774, de 31 de Novembro de 1915 e n. 15.755, de 26 de Outubro de 1922, é subvencionada com a importância de 7.020:000\$000 (sete mil e vinte contos de réis) annuaes, sendo Reis 1.040:000\$000 para a linha de navegação Costeira entre Porto Alegre e Recife e Reis 5.980:000\$000 para a navegação entre Rio Grande e Pará.

Manfeve os serviços a seu cargo com a possivel regularidade, tendo sido dispensado em subvenções a quantia de 5.375:322\$580 para a linha de Rio Grande-Pará e Rs. 997:119\$920 para a linha Sul-Norte entre Porto Alegre e Recife, no total geral de Reis 6.372:442\$500.

Estando a Companhia Costeira em atrazo no recolhimento das quotas de fiscalização, referentes aos annos de 1932 a 1934, na importância de 36:000\$000, foram tomadas providencias no sentido de serem pagas as quotas em atrazo.

## COMPANHIA COMMERCIO E NAVEGAÇÃO

Esta Companhia de navegação, embora não subvencionada mantem, entretanto, por força de termo de contracto lavrado em 12 de Agosto de 1931, um serviço regular de navegação para o transporte de cargas, entre Rio-Pará, Rio Porto Alegre, Rio-Amarração ou Tutoya.

De accordo com o termo additivo registrado pelo Tribunal de Contas, em sessão de 26 de Agosto de 1935, a antiga "Sociedade Pereira Carneiro e Camponhia Limitada" passou a denominar-se "Companhia Commercio e Navegação". Pela portaria n. 711, de 13 de Setembro de 1935, foi approvada por esse Ministerio uma nova tabella de viagens contractuaes.

## SOCIEDADE ANONYMA LLOYD NACIONAL

A Companhia Lloyd Brasileiro não mantem contracto; apenas está sujeita á fiscalização federal, em virtude de gozarem os seus navios a regalia de paquetes, de accordo com o Regulamento da Marinha Mercante e de Navegação de Cabotagem, approvedo pelo decreto n. 10.524, de 23 de Outubro de 1913.

Esta Companhia, aliás, continua mantendo com regularidade as linhas de navegação costeira para passageiros e cargas, entre Porto Alegre-Cabello, Rio Grande-Ceará e Rio Grande-Pará,

## EMPRESA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO HOEPCKE

A Companhia de Navegação Hoepcke, outrora com contracto para manutenção da linha de navegação entre Rio-Florianopolis, Florianopolis-Laguna e Florianopolis-Paranaguá, não teve o seu contracto registrado pelo Tribunal de Contas, de sorte que, actualmente goza, apenas, de regalias de paquete, de conformidade com o Regulamento de Marinha Mercante e de Navegação de Cabotagem, sujcita, por isso, a fiscalização deste Departamento.

## THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY (1911) LIMITED

Os serviços de navegação da Amazonia continuaram durante o anno passado, a cargo da Companhia acima mencionada, que os executou com toda a regularidade, a titulo precario, de accordo com o aviso n. 1.721, de 29 de Maio de 1935.

Em 5 de Janeiro do mesmo anno, o engenheiro chefe, inspector, Armando Xavier Carneiro de Albuquerque, designado para examinar a escripta desta Companhia, apresentou um completo relatorio da situação da "Amazon River" concluindo, depois de receber diversas suggestões de autoridade e associações de classe, pela necessidade do augmento da subvenção para 3.600:000\$000 (tres mil e seiscentos contos de réis) no referido anno.

Em vista dos resultados a que chegou o alludido engenheiro, o Departamento propoz a esse Ministerio o augmento pleiteado de 3.600:000\$000 para o anno de 1935, e para o corrente anno deveria a dita subvenção ser fixada em 4.500:000\$000 (quatro mil e quinhentos contos de réis) no orçamento, tendo em vista maior valor para o capital da Companhia, por ella depreciado a £ 390.000, e aos recursos necessarios para a renovação da frota, procedendo-se então, á concorrência publica para contracto definitivo dos serviços em questão, com quem menor subvenção propuzer, para o total do serviço, dentro do maximo acima proposto de 4.500:000\$000.

Em Agosto, de 1935, foi organizado novo expediente a esse Ministerio apresentando outras considerações sobre o augmento de subvenção, para os serviços em causa, denionstrando o receio, que da situação da Companhia, podessem decorrer graves eventualidades, não se podendo afastar a hypothese da paralyção da referida navegação.

A lei n. 107, de 26 de Outubro de 1935, do Poder Legislativo, autorizou o Poder Executivo a renovar o contracto da navegação da Amazonia, com a subvenção que não poderá exceder os limites da dotação orçamentaria para 1936.

Em 27 de Dezembro de 1935, a Fiscalização do Porto do Pará, communicou ao Departamento a paralyção em 31 do mesmo mez dos serviços da companhia Amazon River.

Em virtude da lei n. 107, já alludida foram organisadas bases para o decreto de autorisação por concorrência publica do contracto para a navegação da Amazonia, mediante a subvenção votada no orçamento para 1936, de 3:000:000\$000.

A subvenção recebida pela Companhia citada, durante o anno de 1935, pelos serviços de navegação nas diversas linhas contractuaes, elevou-se a 2.999:985\$200 (dois mil novecentos e noventa e nove contos, novecentos e oitenta e cinco mil e duzentos réis).

#### SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO DOS AUTAZES

O serviço de navegação da linha dos Autazes, constante de duas viagens redondas por mez, entre Manãos e Castello, a cargo de Antonio Mendes Peixoto, foi feito durante o anno passado, com regularidade, mediante subvenção de 96:000\$000 (noventa e seis contos de réis), a qual foi recebida integralmente.

A navegação em apreço está sendo feita a titulo precario, em vista da terminação do seu contracto em 22 de Maio de 1935, e de acordo com o aviso n. 1.721, de 29 de Maio de 1935.

Pela lei n. 107, de 26 de Outubro de 1935, foi autorizada pelo Poder Legislativo a novação deste contracto, mediante concorrência publica, estando em elaboração a respectiva minuta de decreto do Poder Executivo para a mesma navegação.

#### EMPRESA DE NAVEGAÇÃO DOS RIOS MAMORÉ E GUAPORÉ

O serviço de navegação nos rios Mamoré e Guaporé, no Estado de Matto Grosso, entre a cidade de Guajará-Mirim, séde da Empresa, cujo concessionario é Paulo Saldanha e Villa Bella de Matto Grosso, é feito com 12 viagens redondas por anno, mediante a subvenção annual de 150:000\$000 (cento e cincoenta contos de réis).

Apezar de difficil navegabilidade nesses rios, o serviço do contractante foi feito com regularidade no anno passado, devendo o seu contracto terminar em 15 de Julho de 1936.

Recebeu integralmente a subvenção.

#### NAVEGAÇÃO DO ALTO TAPAJÓS

Esta navegação, que consta de uma viagem mensal, entre Itaituba e os limites do Estado de Matto Grosso, mediante a subvenção de 36:000\$000 (trinta e seis contos de réis) por anno, esteve a cargo do concessionario José Fernandes Antunes, que executou os serviços com regularidade, tendo recebido o total da subvenção.

O contracto para a navegação em questão terminou em 22 de Maio de 1935, continuando, entretanto, a titulo precario, até novo contracto, em vista do aviso n. 1.721, de 29 de Maio de 1935.

A lei n. 107, já citada, tambem incluiu o serviço do Alto-Tapajós na autorisação para novação de contracto, tendo este Departamento tomado providencias a respeito junto a esse Ministerio.

#### NAVEGAÇÃO DO TOCANTINS E ARAGUAYA

A lei n. 41, de 12 de Abril de 1935, do Poder Legislativo, autorizou o Governo a contractar o serviço de navegação nos rios Tocantins e Araguaya, mediante a subvenção annual de 300:000\$000 (trezentos contos réis).

Em virtude da alludida lei, a Divisão, organisou novas minutas de decreto do Poder Executivo e de edital de concorrência publica para a mencionada navegação, tendo o respectivo decreto que tomou o n. 523, sido assignado em 20 de Dezembro ultimo.

A subvenção votada no orçamento para a referida navegação foi de 300:000\$000 (trezentos contos de réis) annuaes, devendo ser executada a navegação das seguintes linhas: Linha do Pará á São José do Araguaya, na confluencia dos rios Araguaya com o Tocantins, com 3 viagens mensaes; linha de São José do Araguaya a Balisa, no Rio Araguaya, com 2 viagens mensaes; linha de São José do Araguaya e Piabanha, no rio Tocantins com 2 viagens redondas mensaes.

Sobre a navegação do Tocantins-Araguaya está o caso sendo estudado, já tendo este Departamento prestado varias informações a respeito da mesma navegação.

#### EMPRESA LLOYD MARANHENSE

Os serviços de navegação fluvial no Estado do Maranhão, a cargo desta Empresa, continuaram, a titulo precario, em virtude da art. 2º, do decreto n. 24.563, de 8 de Junho de 1934.

Foram muitas as irregularidades no decorrer de todo o anno. E' muito precario o estado de sua frota. Varias viagens deixaram de ser realizadas.

Em Março, o vapor São Paulo que fazia parte da frota, partiu-se ao meio, ao sahir para uma das viagens.

Pelo officio n. 4.449 de 26 de Outubro, foi approvedo o edital de concurrencia para o serviço unificado.

O serviço de navegação a cargo desta Empreza é subvencionado com 100 :000\$000 (cem contos de réis) annuaes, destacados da verba global para a navegação do Maranhão.

Pelo officio n. 4.449 de 26 de Outubro, da Directoria Geral de Contabilidade, foi approvedo o edital de concurrencia Publica para o serviço fluvial unificado.

Recebeu a subvenção de 37 :859\$000.

#### COMPANHIA FLUVIAL MARANHENSE

A título precario, em virtude do art. 2º do decreto n. 24.363, de 8 de Junho de 1934, continuou a executar tambem com grande irregularidade o serviço de navegação a seu cargo.

Deixou de realizar diversas viagens contractuaes, em virtude do mau estado da frota. Em Março, a Capitania do Porto de São Luiz impediu que o vapor "Ruy Barboza" continuasse a navegar sem a substituição de innumeras chapas do casco.

Da dotação orçamentaria para o serviço unificado do Maranhão foi destacada a importancia de 99 :654\$000 para os serviços desta Companhia.

Recebeu 37 :850\$000 durante o anno.

#### EMPREZA CLEMENTE C. CANTANHEDE

##### Caxias a Picos

Executou todas as viagens constantes do antigo contracto, prorogado, a título precario, em virtude do art. 2º do decreto n. 24.363, de 8 de Junho de 1934, tendo recebido de subvenção a importancia de 60 :000\$000 (sessenta contos de réis).

## NAVEGAÇÃO DO RIO SÃO FRANCISCO

### EMPRESA DE NAVEGAÇÃO DO BAIXO SÃO FRANCISCO

A navegação do Baixo São Francisco, continuou a cargo da Empresa acima, cujo proprietário é Peixoto & Cia., de Penedo, no Estado de Alagoas. O serviço em causa, cujo contracto terminará em 21 de Julho de 1938, é feito mediante a subvenção annual de Rs. 100 :000\$000 (cem contos de réis), compromettendo-se o contractante a fazer uma viagem mensal na linha do Baixo São Francisco, entre Penedo e Piranha, com escalas em Propriá, Collegio, São Braz, Porto da Folha, Bello Monte, Traipú, Curral das Pedras e Villa do Pão de Assucar.

A navegação do Baixo São Francisco foi feita com toda a regularidade no anno de 1935, tendo recebido o total da subvenção.

### EMPRESA DE VIAÇÃO DO SÃO FRANCISCO

E' pertencente ao Estado da Bahia e executou durante o anno passado os serviços de navegação do Alto São Francisco, entre as cidades de Joazeiro, que é a séde da Empresa e Pirapora, no Estado de Minas Geraes. Faz, tambem, a navegação nos rios Grande, Preto e Corrente, afluentes do São Francisco.

Os serviços de navegação em causa vêm sendo feitos a título precario em face do aviso n. 1.721, de 29 de Maio de 1935, visto o contracto ter terminado em 12 de Junho de 1935, mediante a subvenção annual de 400 :000\$000 (quatrocentos contos de réis) annuaes.

Os serviços a cargo desta Empresa continuaram a ser feitos com irregularidade, dado o estado precario de sua frota.

A novação do contracto desta Empresa está incluída na lei n. 107, de 26 de Outubro de 1935, estando em elaboração o decreto do Poder Executivo autorizando a respectiva novação mediante concurrencia publica, Recebeu a subvenção de 220 :000\$000

### NAVEGAÇÃO MINEIRA DO SAO FRANCISCO

Os serviços a cargo da navegação Mineira do São Francisco que eram contractados com o Governo do Estado de Minas Geraes, continuaram sendo executados, a título precario, de conformidade com o aviso n. 1.721, de 29 de Maio de 1935, em vista de ter terminado em 7 de Janeiro de 1935.

O programma de navegação mantido consta de: linha de Pirapora a Joazeiro, com 3 viagens redondas mensaes; linha de Joazeiro a Manga ou Carinhanha, com 2 viagens mensaes; linha do Rio Paracatú, 1 viagem mensal redonda entre Pirapora e Burity.

O serviço de navegação em apreço correu com regularidade, tendo a contractante recebido a importancia de 295 :840\$000 (duzentos e noventa e cinco contos oitocentos e quarenta mil réis) pelas viagens realizadas.

### SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO DO ALTO PARANÁ

O serviço de navegação do Alto Paraná e seus afluentes Pardo, Anhanduhy, Ivinheima e Brilhante, a cargo da Companhia de Viação São Paulo-Matto Grosso, mediante a subvenção de 150 :000\$000 (cento e cincoenta contos de réis) annuaes, foram feitos com toda a regularidade, durante o anno de 1935. Recebeu a subvenção annual total.

A duração do contracto que mantem a referida Companhia com o Governo Federal, é de 10 annos a contar de 12 de Junho de 1935, terminando em 12 de Junho de 1943.

As linhas de navegação mantidas pela concessionaria, em virtude de contracto, são as seguintes: linha do Paraná, com 2 viagens redondas mensaes, do Juiá ao Salto das Sete Quedas; linha do Rio Pardo Anhanduhy, com 1 viagem redonda por mez, entre o porto Tibiriçá e Porto Alegre; linha do Ivinheima e Brilhante, com 1 viagem redonda por mez, entre Porto Tibiriçá e Porto Guassú, no rio Brilhante.

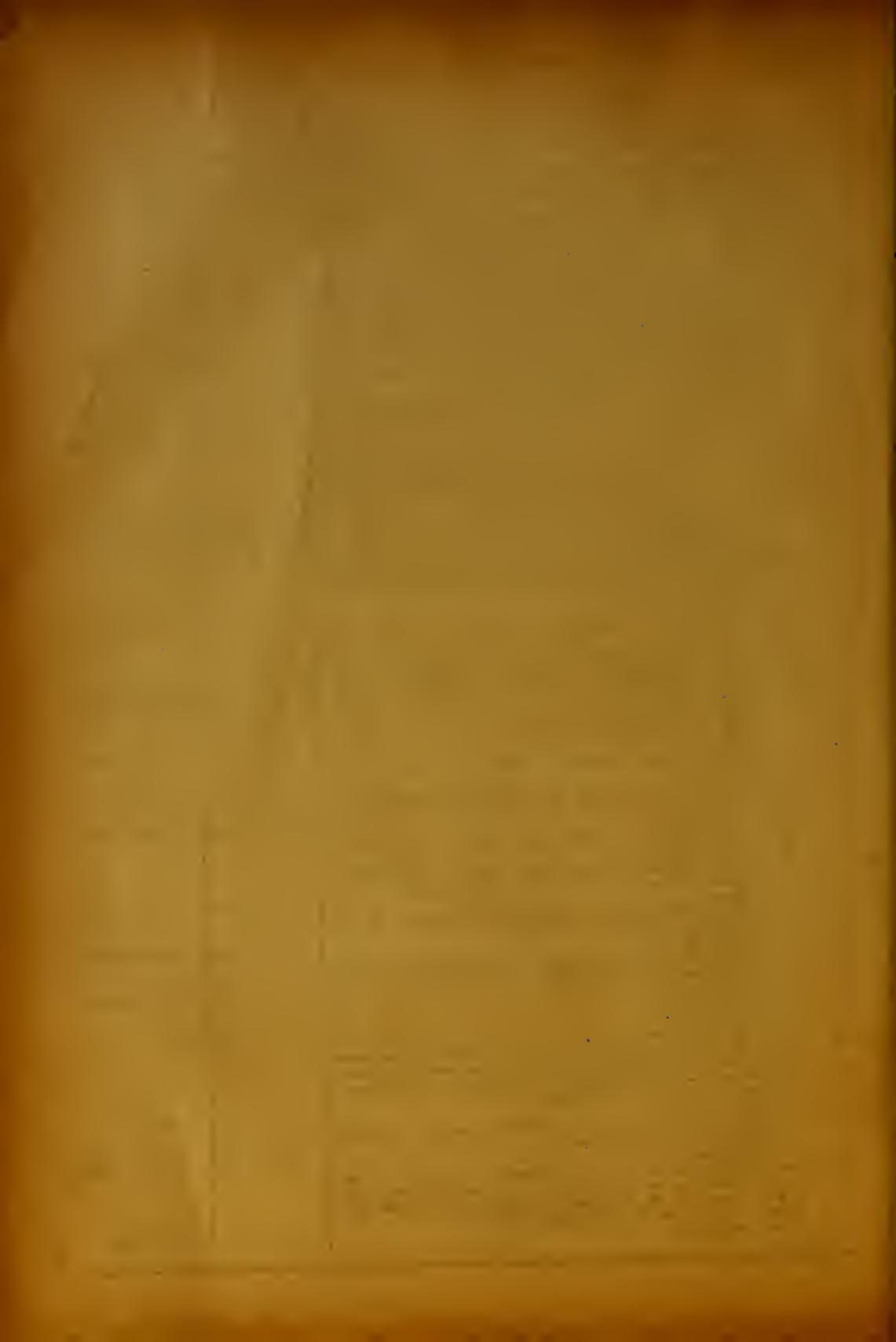
### NAVEGAÇÃO DO RIO PARNAHYBA

Para os serviços de navegação do rio Parnahyba, foi votada, no orçamento do anno passado, a verba de 150 :000\$000 (cento e cincoenta contos de réis), que não teve, entretanto, applicação, em vista de não ter sido contractado o referido serviço com o Governo do Estado do Piahy, conforme autorização constante do decreto n. 24.526, de 2 de Julho de 1934.

---

As datas da terminação dos contractos das Emprezas de Navegação e as subvenções que recebem, constam da relação seguinte:

COMPANHIAS	TERMINAÇÃO DO CONTRACTO	SUBVENÇÕES
1.º — Empresa de Navegação dos rios Mamoré-Guaporé — Decreto n. 20.102 de 12 de Junho de 1931. Séde: Guajará-Mirim.....		
2.º — Navegação dos Autazes — Antonio Mendes Peixoto — Decreto n. 16.743, de 31 de Dezembro de 1924. Continua o serviço a título precario até novo contracto, de accordo com o Aviso n. 1.721, de 29 de Maio de 1955. Séde: Manáos.....	15—7—1936	150 000\$000
3.º — The Amazon River Steam Navigation Company (1911) Limited — Decreto n. 9.708 de 7 de Agosto de 1912. Continuou successivamente, a título precario, sendo a última prorrogação de accordo com o aviso n. 1.721 de 29 de Maio de 1935. Séde: Belém.....	25—5—1935	96 000\$000
4.º — Navegação do Alto Tapajóz — José Fernandes Antunes — Decreto n. 16.740, de 31 de Dezembro de 1934. Continuou o serviço a título precario até novo contracto, de accordo com o aviso n. 1.721, de 29 de Maio de 1935. Séde: Itaituba-Pará.....	51—8—1922	3.000 000\$000
5.º — Empresa Lloyd Maranhense — Decreto n. 18.549, de 20 de Dezembro de 1928. Continuou o serviço a título precario até a ultimação do processo de concurrencia publica, de accordo com o decreto n. 24.363, de 8 de Junho de 1934. Séde: São Luiz.....	22—5—1935	36 000\$000
6.º — Empresa Fluvial Maranhense — Decreto n. 18.525, de 7 de Dezembro de 1928. Continuou o serviço a título precario até a ultimação do processo de concurrencia publica, de accordo com o decreto n. 24.363, de 8 de Junho de 1934. Séde: São Luiz.....	26—5—1934	100 000\$000
7.º — Empresa Clemente C. Cantanhede — Decreto n. 18.526, de 7 de Dezembro de 1928. Continuou o serviço a título precario até a ultimação do processo de concurrencia publica de accordo com o decreto n. 24.363, de 8 de Junho de 1934. Séde: Caxias.....	27—3—1934	99 954\$000
8.º — Empresa de Navegação Fluvial do Baixo S. Francisco — Decreto n. 21.166, de 11 de Março de 1932. Séde: Penedo.....	15—2—1934	60 000\$000
9.º — Empresa Viação do S. Francisco — Decreto n. 23.110, de 19 de Agosto de 1933. Continuou o serviço a título precario até novo contracto, de accordo com o aviso n. 1.721, de 29 de Maio de 1935. Séde: Joazeiro.....	21—7—1938	100 000\$000
10.º — Navegação Mineira do S. Francisco — Decreto n. 16.562, de 16 de Agosto de 1924. Continuou o serviço a título precario até novo contracto, de accordo com o aviso n. 1.721, de 29 de Maio de 1935. Séde: Pirapora.....	12—6—1935	400 000\$000
11.º — Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro — Decreto n. 18.305 de 4 de Julho de 1928. Séde: Rio de Janeiro.....	7—1—1935	300.000\$000
12.º — Companhia Nacional de Navegação Costeira — Decreto n. 11.774, de 3 de Novembro de 1915 e 15.755, de 26 de Outubro de 1922. Séde: Rio de Janeiro.....	17—8—1948	20.000 000\$000
13.º — Companhia Commercio e Navegação — Decrceto n. 20.224 de 18 de Julho de 1931. Séde: Rio de Janeiro.....	18—9—1938	7.020 000\$000
14.º — Sociedade Anonyma Lloyd Nacional. Fiscalisado por gozarem os seus vapores de regalias de paquetes, de accordo com o Regulamento de Marinha Mercante e de Navegação de Cabotagem. (Decreto n. 10.524, de 23 de Outubro de 1913). Séde: Rio de Janeiro.....	21—8—1914	Não tem
15.º — Companhia de Viação São Paulo-Matto Grosso — Decreto n. 22.366, de 17 de Janeiro de 1933. Séde: São Paulo.....	—	Não tem
16.º — Empresa Nacional de Navegação Hoepcke. Fiscalisado por gozarem os seus vapores de regalias de paquetes, de accordo com o Regulamento de M. M. e de Navegação de Cabotagem. (Decreto n. 10.524, de 23 de Outubro de 1913). Séde: Florianopolis.....	12—6—1943	150 000\$000
	—	Não tem



## ESTATISTICA

Dadas as informações das paginas anteriores sobre os assumptos attinentes ás tres primeiras Divisões deste Departamento, passo a rclarar os trabalhos da 4ª Divisão, apresentando a V. Exa. os resultados colhidos no serviço de estatística dos portos e de navegação.

Acham-se esses resultados condensados nas duas series de quadros annexos, aos quaes se seguem tambem alguns diagrammas. Referem-se estas duas series aos dois serviços de estatística dos portos e de navegação anteriormente a cargo das duas antigas Inspectorias de Portos, Rios e Canaes e de Navegação.

Assim, dividirei o que se segue em duas partes, relativas ás duas secções em que se acham subdivididos os serviços a cargo da 4ª Divisão:

- 1ª. — **Estatística dos Portos**, concernente ao movimento de navios e de mercadorias nos portos, utilização das installações portuarias, receita dos portos, etc.;
- 2ª. — **Estatística de Navegação**, relativa ás linhas de navegação no paiz e respectivo movimento de mercadorias e de passageiros por navios, receita e despesa por viagens, coefficients respectivos, etc.

### ESTATISTICA DOS PORTOS

Da estatística dos portos foi extrahida a serie de quadros juntos, acompanhada de alguns diagrammas relativos aos principaes dados e coefficients obtidos.

Os quadros estatísticos organizados pela 4ª Divisão, de forma detalhada, comprehende tres grupos: o primeiro relativo a longos periodos ou contendo dados geraes, como os quadros de caracteristicos dos portos, da renda bruta, taxa de 2 % ouro e imposto adicional de 10 % desde o inicio da arrecadação; o segundo relativo ao ultimo quinquennio e constando dos quadros do movimento de embarcações, de mercadorias, da receita, da utilização dos caes e dos armazens; e o terceiro referente a estes mesmos dados mez por mez, no anno findo.

Destes tres grupos foram destacados para o presente relatorio os dois primeiros, por serem os mais geraes, permittindo apreciar todo o conjuncto de dados estatísticos obtidos até o anno findo e contendo todos os totaes annuaes.

Passo então a expôr a V. Exa. os resultados do serviço estatístico deste Departamento, considerando primeiramente os dados peculiares aos portos organizados e em seguida os dados que abrangem a todos os portos.



## DADOS PECULIARES AOS PORTOS ORGANIZADOS

Entre os quadros annexos encontram-se os seguintes, relativos aos portos organizados:

1º. — Quadros da renda bruta: a) Desde o inicio da exploração; b) relativos ao ultimo quinquennio; c) detalhados pelas taxas, no anno de 1935.

2º. — Quadros de utilização dos caes e dos armazens, relativos ao ultimo quinquennio.

3º. — Quadros do movimento de trens, relativos ao anno de 1935.

4º. — Quadros dos caracteristicos e dos coefficients de aparelhamento, relativos ao anno de 1935.

Os portos organizados são actualmente os seguintes: Manáus, Belém, Natal, Cabedello, Recife, Bahia, Ilhéus, Rio de Janeiro, Nictheroy, Angra dos Reis, Santos, Paranaguá e Rio Grande. Entraram em exploração recentemente os de Natal, Angra dos Reis, Paranaguá e Cabedello, respectivamente em Novembro de 1932, em 29 de Outubro de 1932, em Abril e em Maio de 1935. O porto de mais antiga exploração é o de Santos, organizado em 1892.

### RENDA BRUTA

No relatorio do anno anterior foi incluido um quadro geral, contendo a renda bruta dos portos desde o inicio da sua arrecadação, apresentando então um estudo a respeito. Accrescido dos dados referntes ao anno de 1935 e aos tres portos de exploração recentemente iniciada, que são Cabedello, Angra dos Reis e Paranaguá, é reproduzido junto o mesmo quadro.

O accrescimo dos dados obtidos em 1935 não pode, é claro, dar lugar a novas conclusões nesse estudo de uma estatistica de longo periodo, em que as variações cyclicas se contam por grupos de annos, accrescendo que, como é sabido, essas oscillações periodicas só se verificam regularmente quando não sobrevêm causas perturbadoras, como a crise economica e social que atravessa o paiz, no actual momento historico que atravessa o mundo inteiro. Convem, entretanto, retomar aqui succintamente o assumpto, com a inclusão dos dados relativos ao anno de 1935.

**Porto de Manáus** — A renda, mantendo-se desde o inicio acima de 3.000.000\$000, diminuiu a partir de 1913, acompanhando a crise da borracha, para ter um movimento de reacção nos annos de 1924 a 1927, quando novamente decahiu. Em 1934 nota-se nova reacção, parallela ao augmento de exportação (63.724 tons. em 34 para 52.921 tons. em 1933), para voltar em 1935 a valor proximamente igual ao de 1934.

**Porto de Belém** — Verifica-se um augmento de renda até 1917, quando esta foi maxima, passando a decrescer até 1922, para em seguida augmentar um pouco até 1926, mantendo-se quasi a mesma até 1929 e decrescendo no anno seguinte, para ficar então mais ou menos estacionaria até 1935. Nota-se, assim, um esboço de variação cyclicca, embora ainda impreciso, onde o periodo seria, em media, de 5 a 6 annos.

**Porto de Natal** — Organizado em 1933, tem-se a considerar um periodo ainda muito curto. Nota-se, nesses tres annos, um augmento na renda, que em 1935 foi de 471.972\$900, contra a quantia de 393.726\$600 no anno anterior.

**Porto de Cabedello** — Porto de exploração iniciada no mez de Maio de 1935, apresenta para renda bruta, nesses oito mezes, a importancia de 330.210\$800.

**Porto de Recife** — De 1919 a 1921 apresenta o porto do Recife uma diminuição na sua renda bruta, que passa a augmentar até 1929, a partir de quando soffre consideravel depressão até o anno de 1932. Dahi por diante apresenta reacção gradual até o anno de 1935, com 5.443:593\$600, contra 4.884:781\$100 em 1934.

Si bem que seja ainda relativamente pequeno o numero de annos decorridos desde o inicio da exploração do porto, a julgar pelo periodo decorrido entre os dois minimos, verificados em 1921 e 1932, parece desenhar-se uma variação cyclica de 10 a 11 annos de periodo.

**Porto da Bahia** — Renda bruta sem variações sensiveis desde o inicio da arrecadação até 1920, quando passa a ter um ligeiro augmento, recahindo em seguida nos valores anteriores, para em seguida augmentar de 1924 a 1925, a partir de quando vae se mantendo com pequenas variações para mais e para menos, até 1935.

**Porto de Ilhéus** — Tendencia, desde o inicio da arrecadação em 1925, para augmento, mantida até o anno findo, em que attinge o maximo registrado, com 1.325:245\$754.

**Porto do Rio de Janeiro** — Augmento gradual desde o inicio da arrecadação até 1930, com apenas ligeiras depressões em 1922 e 1927. Observa-se o maximo até hoje registrado em 1929, com 28.760:058\$103; e a partir de 1930 um franco declinio até o anno de 1934, com 16.005:617\$000, para em seguida haver uma ligeira reacção em 1935, com Rs. 18.894:888\$800. Concorrem para tal decrescimo, por um lado a crise financeira que atravesso o paiz, e por outro, em menor escala, a falta de pagamento, por parte de repartições e serviços officiaes, das taxas de caes sobre materiaes importados para obras publicas. Parallelamente a essa diminuição de renda até 1934 nota-se, com effeito, a diminuição no movimento geral de mercadorias, que de 1929 a 1934 passou de 3.397.275 para 2.295.358 toneladas, com um sensivel decrescimo, por consequente, de 1.101.917 toneladas nesse periodo. O augmento da renda bruta em 1935 é um facto de bons auspicios para a previsão de que esse augmento se accentue em 1936. Concomitantemente, verifica-se um augmento no movimento de mercadorias, de 2.762.674 toneladas em 1935, contra 2.295.358 em 1934. Infelizmente, a desvalorização da nossa moeda tem, em contraposição, concorrido para diminuir os valores da nossa exportação.

**Porto de Nitheroy** — Porto de reduzido movimento, devido á sua visinhança ao do Rio de Janeiro, apresenta para renda bruta, desde o inicio da arrecadação em 1930, numeros assás insignificantes, como se verifica pelo quadro estatistico annexo.

**Porto de Angra dos Reis** — Este porto teve a sua exploração iniciada a 29 de Outubro de 1934, tendo a Fiscalização dos Portos do Estado do Rio de Janeiro passado a colligir os respectivos dados estatísticos a partir de 1935. Apresenta elle uma renda bruta arrecadada em 1935 de 214:154\$702.

**Porto de Santos** — E' este o porto brasileiro que apresenta o maior periodo de exploração, de 1892 a 1935. Durante esse periodo verifica-se um augmento gradual da renda bruta até o maximo de 55.812:500\$470 em 1929, com ligeiras variações para menos nos annos de 1900, 1904, 1908, 1917, 1922 e 1926, para em 1932 accentuar-se a depressão, descendo a renda a 34.626:542\$693, a qual deve ser classificada entre as variações irregulares, visto como teve por causa principal a revolução paulista succedida naquelle anno. Considerando, pois, os periodos das variações regulares, acima indicadas entre 1892 e 1929, vê-se que houve uma duração de 4 annos para os dois primeiros e o quinto periodos, de 9 para o terceiro, de 5 para o quarto e de 6 para o sexto, dando assim um valor medio de  $5 \frac{1}{3}$  annos para a duração da variação cyclica.

Transportados, em diagramma, o tempo e os valores da renda em abscissas e ordenadas, verifica-se claramente a formação desses cyclos em torno de uma linha imaginaria media, de coefficiente angular positivo, demonstrando o progresso do porto de Santos, não obstante essas oscillações.

Após a depressão de 1932, acima alludida, verifica-se immediata reacção, com o augmento da renda bruta, que cresceu desde então até 1934, com 41.847:734\$918 contra 35.154:944\$592. Não se torna possivel aqui observar o resultado de 1935, devido ao atrazo na remessa dos dados estatísticos por parte da Fiscalização do Porto de Santos. E' de esperar, entretanto, que o resultado accuse ainda um augmento, acompanhado pelo do movimento de mercadorias, de 1.803.855 tons. em 1932 para 2.788.093 em 1934.

N. B. — Os dados chegados á ultima hora deram o total da renda bruta em 1935 que foi incluido no quadro geral e attingiu a 46.512:085\$411.

**Porto de Paranaguá** — Porto de exploração inaugurada em Abril de 1935, mas só tendo esta sido estabelecida com regularidade no segundo semestre. A sua renda bruta, até 31 de Dezembro de 1935, foi de 292:384\$900.

**Porto do Rio Grande** — Depois de manter-se em 1920 e 1921 a renda bruta acima de 3 mil contos de réis, decresceu ligeiramente em 1922, para voltar ao valor anterior no anno seguinte, depois do que subiu acima de 4 mil contos de réis em 1924 e assim se manteve, com pequenas oscillações, até 1928, para em 1929 attingir o seu maximo, com R\$. 5.952:161\$653. Em seguida, decrescimo até 1932, com 2.466:590\$131, mantendo-se em seguida estacionaria, com differenças insignificantes. Não figura na estatística junta a renda bruta do anno de 1935, em virtude do atrazo na remessa dos quadros mensaes correspondentes por parte da Fiscalização dos Portos do Rio Grande do Sul, o que não permitiu á 4ª Divisão organizar a tempo o respectivo resumo annual.

#### UTILIZAÇÃO DE CAES

Junto encontram-se os quadros de utilização de caes nos portos organizados, onde se verificam os resultados obtidos não só no anno findo, como no quinquennio de 1931 a 1935.

Nessa serie de quadros foram introduzidos actualmente alguns elementos novos, ainda não registrados nos quadros estatisticos dos annos anteriores, como a desocupação do caes em extensão e respectivo coeeficiente, a relação da tonelagem total de mercadorias transitada no porto considerado ao cumprimento do caes, isto é o aproveitamento por tonelada-metro, etc., etc.

Infelizmente, apresentam-se algumas lacunas nestes dados relativamente aos portos de Natal, Santos e Rio Grande, devido á falta de recebimento, pela Administração Central, dos quadros mensaes da estatística portuaria respectiva, que têm de ser fornecidos pelas Fiscalizações desses portos e que não o foram a tempo por motivos varios.

Passando em revista os dados obtidos, vem, quanto ao primeiro porto do norte, o de Manáus: coeeficiente de aproveitamento em extensão maximo em 1935, com 10 %, contra 3 % nos annos anteriores, devendo, porem, essa differença se apenas aparente, em vista da forma pela qual eram calculadas as capacidades e occupações anteriormente a 1935, quando entraram em vigor as novas instrucções sobre estatística. Para aproveitamento em profundidade nota-se 1 % nos quatro primeiros annos, para 2 % em 1935; e para aproveitamento em toneladas por metro de caes verificam-se pequenas oscillações em torno do valor medio de 115 ton.-metro.

No porto de Belem a utilização do caes em extensão apresentou coeeficientes não excedendo de 8 %, sendo de 7 % o obtido em 1935; a utilização em profundidade teve coeeficientes variando entre 11 %, em 1931, e 4 %, em 1935. O aproveitamento em tons. por metro de caes teve uma marcha ascencional, variando de 172, em 1931, a 255 ton.-metro, em 1935, sendo a media quinquennial de 201 ton./metro.

O porto de Cabedello, cuja exploração iniciou-se em Maio de 1935, apresentou nesse periodo de 8 mezes seu coeeficiente de utilização do caes em extensão de 12 %; em profundidade de 23 %; e aproveitamento em tons. por metro de caes de 252 tons.

No porto de Recife, a utilização do caes em extensão teve os seus coeeficientes oscillando, nos quatro primeiros annos, entre 8 % e 10 %, para apresentar em 1935 o coeeficiente de 22 %, cabendo aqui fazer ressalva identica á acima feita quanto ao porto de Manáus. O coeeficiente de occupação em profundidade, da mesma forma, variou entre 6 % e 7 % nos 4 primeiros annos, para attingir a 13 % em 1935. O aproveitamento em ton./metro de mercadorias variou desde 250 tons. em 1931 até 385 tons. em 1935, com um valor medio de 310 tons.

No porto da Bahia verifica-se um coeeficiente de occupação em extensão entre 14 % e 17 %, este ultimo algarismo obtido em 1935. A occupação em profundidade ficou entre 9 % e 10 %; e o aproveitamento em tons. de mercadorias por metro de caes manteve-se entre 284, em 1931, e 369, em 1935, sendo o valor medio de 310 ton./metro.

No porto de Ilhéus, tem-se um coeeficiente de occupação em extensão entre 9 % e 12 %, de 1931 a 1934, para 37 % em 1935, cabendo aqui as mesmas ressalvas já feitas anteriormente; em profundidade, um coeeficiente de occupação variando entre 16 % e

22 %, nos quatro primeiros annos, para 50 % em 1935; no aproveitamento em tons. de mercadorias por metro de caes constata-se uma subida gradual entre 176 tons. em 1931 e 294 tons. em 1935, com um valor medio no quinquennio de 238 tons./metro.

No porto do Rio de Janeiro os dados relativos a 1935 não permitem uma comparação regular, porquanto a respectiva Fiscalização só cumpriu as novas instrucções sobre estatística a partir de 1º de Julho, ao contrario do que foi determinado em circular e objecto de officios desta Divisão, razão pela qual, não podendo ser reunidos dados calculados sob criterios diversos, são aqui apresentados os dados em apreço em separado para cada um dos dois semestres. Verifica-se neste porto um coefficiente de occupação em extensão entre 41 % e 44 % nos 4 primeiros annos e de 57 % e 34 % respectivamente nos dois semestres de 1935; em profundidade, um coefficiente de occupação entre 23 % e 24 % nos 4 primeiros annos, para coefficientes de 24 % e 18 % nos dois referidos semestres; e um aproveitamento em mercadorias por metro de caes variando entre o maximo de 595 tons., em 1935 (somma dos valores obtidos nos dois semestres) e o minimo de 494 tons., em 1934, sendo o valor medio do quinquennio de 528 ton./metro.

No porto de Nitheroy não ha utilização regular de caes, porquanto todo seu movimento é feito por meio de embarcações pequenas que recebem as mercadorias dos navios entrados no porto do Rio de Janeiro.

No porto de Angra dos Reis, cuja exploração inaugurou-se a 29 de Outubro de 1934, a collectanea de dados estatisticos foi iniciada pela Fiscalização a partir de 1º de Julho de 1935. Assim, junto se encontra o quadro de utilização de caes referente ao 2º semestre de 1935. Nesse semestre verifica-se para utilização do caes em extensão um coefficiente de 15 %; para utilização em profundidade 7 %; e para aproveitamento em tons. de mercadorias por metro de caes 46 tons., o que faz presumir para todo o anno o aproveitamento de 92 toneladas por metro de caes.

Com relação ao porto de Santos, não são consignados os dados do anno findo, em virtude do atrazo no recebimento dos quadros mensaes, já alludido. De 1931 a 1934 são estes os resultados obtidos: coefficiente de occupação em extensão entre 28 % e 41 %; de occupação em profundidade entre 59 % e 72 %; e aproveitamento em tons. de mercadorias por metro de caes entre 359 e 555 tons., sendo a media nos quatro annos de 482 tons.

O porto de Paranaguá teve a sua exploração inaugurada desde Abril de 1935, mas só em Julho podendo ser obtido o serviço estatístico respectivo com regularidade. Nesse segundo semestre de 1935, obteve-se para coefficiente de occupação em extensão 24 % e em profundidade 14 %. O aproveitamento em toneladas de mercadorias por metro de caes foi de 91 toneladas.

Quanto ao porto do Rio Grande, já foi dito acima que nenhum dado relativo ao anno findo foi possivel aqui juntar, devido a ter a respectiva Fiscalização deixado, até o presente, de enviar todos os quadros estatisticos desse anno. Eis aqui os resultados dos annos de 1931 a 1934: Para o Porto Novo, coefficiente de occupação em extensão entre 13 % e 20 %; em profundidade, de 2 % a 6 %; e aproveitamento em toneladas por metro de caes entre 136 e 173, sendo a media nos 4 annos de 157 toneladas. Para o Porto Antigo, coefficiente de occupação em extensão de 7 % a 12 %; em profundidade de 3 % a 6 %; e aproveitamento em toneladas por metro de caes de 63 a 83 toneladas, sendo a media nos quatro annos de 72 toneladas.

#### UTILIZAÇÃO DOS ARMAZENS

Nos quadros relativos á utilização dos armazens, quer quinquennaes, quer referentes ao anno findo, observamos em resumo os resultados seguintes.

No porto de Manaus, aproveitamento por area maximo em 1934, com 22 %, e minimo em 1935, com 16 %; por lotação, maximo de 7 % em 1931 e minimo de 5 % em 1933 e 1935.

No porto de Belem, coefficiente de aproveitamento por area maximo de 5 % em 1934 e 1935, minimo de 4 % nos annos anteriores; por lotação, maximo de 7 % em 1935 e minimo de 2 % em 1931 e 1933.

Do porto de Natal, cuja exploração foi iniciada em Novembro de 1932, não é possivel referencia a estes e outros dados relativos ao trafego, em virtude da falta de dados que deviam ter sido enviados pela respectiva Fiscalização.

No porto de Cabedello, de exploração iniciada em Maio de 1935, teve-se, nos oito mezes, um coefficiente de aproveitamento por area de 6 % e por lotação de 5 %.

No porto do Recife, coefficiente de aproveitamento por area maximo em 1935, com 48 %, e minimo em 1933, com 10 %; por lotação, maximo em 1934, com 43 %, e minimo em 1934, com 16 %.

No porto da Bahia, coefficiente de aproveitamento por area maximo em 1932 e 1935, com 18 %, e minimo em 1931, com 11 %; por lotação, maximo em 1933, com 19 %, e minimo em 1931, com 12 %.

No porto de Ilhéus, coefficiente de aproveitamento por area maximo em 1933, com 89 %, e minimo em 1931, com 37 %; por lotação, maximo e minimo nos mesmos annos, respectivamente com 47 % e 15 %.

No porto do Rio de Janeiro a Fiscalização não fornecia, até 1934, dados permitindo o calculo do aproveitamento por area, o que começou a ser obtido em 1935, quando esse coefficiente foi de 16 %; o coefficiente por lotação foi maximo em 1935, com 24 %, e minimo em 1932, com 18 %.

O porto de Angra dos Reis teve a sua exploração iniciada em Outubro de 1934, mas os dados estatísticos respectivos começaram a ser obtidos a partir de Junho de 1935. No 2º semestre de 1935, portanto, obteve-se para coefficiente de aproveitamento por area 0,25 % e por lotação 0,8 %.

No porto de Santos faltam os dados relativos a 1935, devido ao atrazo na remessa dos quadros estatísticos mensaes á Administração Central, como acima já foi dito. De 1931 a 1934 teve-se aproveitamento por area maximo em 1934, com 27 %, e minimo em 1932, com 15 %; por lotação, maximo em 1931, com 46 %, e minimo em 1932, com 30 %.

No porto de Paranaguá, de exploração iniciada em Abril de 1935, só forneceu a Fiscalização dados regulares a partir de Novembro. Assim, nesses dois mezes são os seguintes os resultados obtidos: coefficiente de aproveitamento por area de 11 % e por lotação de 11 % igualmente.

No porto do Rio Grande faltam os dados relativos ao anno de 1935, pelo motivo já exposto. De 1931 a 1934 os resultados são os seguintes: No Porto Novo, coefficiente de aproveitamento por area maximo em 1932, com 20 %, e minimo em 1933 e 1934, com 12 %; por lotação, maximo em 1931, com 16 %, e minimo em 1933, com 7 %; no Porto Antigo, coefficiente de aproveitamento por area maximo em 1931 e 1934, com 4 %, e minimo em 1932 e 1933, com 3 %; por lotação, 1 %, em 1932, contra 2 % nos outros tres annos.

N. B. — Dados chegados á ultima hora e incluídos no quadro quinquennal correspondente dão estes resultados em 1935: No Porto Novo, coefficiente de aproveitamento por area de 3 % e por lotação de 5 %; no Porto Antigo, por area 3 % e por lotação 2 %.

#### MOVIMENTO DE TRENS

Relativamente aos portos de Recife, Rio de Janeiro, Angra dos Reis, Santos e Paranaguá, encontram-se junto os quadros do movimento de trens durante o anno de 1935, sendo o de Santos incompleto e faltando o do Rio Grande, em virtude do atrazo na remessa da estatística destes dois portos, já alludida acima.

#### CARACTERISTICOS E COEFFICIENTES DE APARELHAMENTO

Teve inicio esse typo de quadro no anno findo e os seus resultados acham-se consignados nos quadros juntos, fazendo parte da serie de quadros relativos a esse anno. Acham-se, dest'arte, consignados os característicos dos portos organizados constantes da extensão de caes existente, respectiva profundidade, area e lotação dos armazens, numero e poder dos guindastes, extensão das linhas ferreas, numero e potencia das locomotivas, bem como os coefficientes correspondentes a esses dados.

#### DADOS GERAES

Passamos agora a considerar os dados communs a todos os portos, constantes da receita proveniente do imposto adicional de 10 %, do movimento marítimo e do movimento de mercadorias. São os seguintes os quadros annexos:

1º. — Resumo da arrecadação das taxas de 2 % e 0,7 %, em ouro até 23 de Novembro de 1933, em papel de 24 do mesmo mez a 31 de Outubro de 1934 e do imposto adicional de 10 % de 1º de Setembro de 1934 em diante.

2º. — Resumo do movimento de entrada de embarcações relativo ao quinquennio de 1931 a 1935.

3º. — Resumo do movimento de importação e exportação relativo ao mesmo quinquennio.

Conforme acima já ficou salientado, formou uma lacuna nessa serie de quadros a falta dos relativos aos portos de Santos e Rio Grande, devido ao grande atraso em que permaneceu a remessa dos dados mensaes pelas respectivas Fiscalizações.

Isto posto, passo a considerar o exame comparativo dos dados estatísticos obtidos para cada porto.

PORTO DE MANÁUS

Movimento de embarcações — No quinquennio de 1931 a 1935, o movimento de entrada de embarcações foi o seguinte:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931.....	1.087	270.828	—	—	48	143.448	—	—
1932.....	841	277.999	— 246 +	7.171	29	127.772	— 19 —	15.672
1933.....	736	288.818	— 105 +	10.819	50	195.099	+ 21 +	67.327
1934.....	977	268.261	+ 241 —	20.557	41	185.742	— 9 —	9.357
1935.....	907	264.612	— 70 —	3.694	47	161.106	+ 6 —	24.636

Examinando estes resultados, vê-se que, depois de manter-se em ascensão o movimento de navios de cabotagem até 1933, passou a decrescer em 1934 e 1935, isso quanto á tonelagem de registro, pois quanto ao numero de navios houve augmento em 1934, para sobrevir diminuição em 1935. No movimento de longo curso verifica-se, em geral, augmento no numero de embarcações, mas uma diminuição em 1934 e 1935; a tonelagem foi maxima de 1931 a 1933, passando a diminuir tambem em 1934 e 1935.

Movimento de mercadorias — O movimento de importação e exportação de mercadorias no porto de Manáus, para o quinquennio ultimo, resume-se nos dois pequenos quadros seguintes:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1931.....	7.219	—	63.533	—
1932.....	4.654	— 2.565	82.247	+ 18.714
1933.....	8.762	+ 4.108	91.334	+ 9.087
1934.....	10.338	+ 1.576	107.133	+ 15.799
1935.....	6.206	— 4.132	99.666	— 7.467

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931.....	28.755	—	21.823	—
1932.....	28.458	— 295	18.172	— 5.656
1933.....	31.028	+ 2.570	21.563	+ 3.391
1934.....	37.975	+ 6.947	25.749	+ 4.186
1935.....	35.299	— 2.676	25.465	— 284

Examinando-se estes dados, vê-se que, quanto á importação, houve augmento em 1934, depois de oscillar entre 7.219 e 8.762 nos tres annos anteriores, para em seguida pronunciar-se sensível declínio, voltando-se em 1935 a valor inferior ao de 1931; e phenomeno semelhante observa-se na importação de longo curso, em que, depois de um maximo em 1934, sobreveem declínio em 1935. Quanto á exportação, verifica-se em toda ella um augmento até 1934, depois de ligeira depressão em 1932, para em 1935 constatar-se uma diminuição, mais sensível na exportação de longo curso do que na de cabotagem.

**Receita** — Consta da renda bruta do porto e do imposto adicional de 10 %, este iniciado em Manáus no anno findo. Anteriormente não foi cobrado esse imposto, nem era cobrada a taxa de 2 % ouro. A renda bruta foi, no anno de 1935, de 2.834 :576\$876 e o imposto adicional de 10 % foi de 252 :299\$450.

PORTO DE BELEM (PARÁ)

**Movimento de embarcações** — Tem-se para este movimento no porto de Belem no quinquennio ultimo:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931.....	1.140	672.610	—	—	173	500.372	—	—
1932.....	1.307	722.036	+ 167	+ 49.426	148	411.153	— 25	— 89.199
1933.....	1.096	752.248	— 211	+ 30.212	168	447.406	+ 20	+ 36.253
1934.....	782	617.624	— 314	— 134.624	202	558.128	+ 34	+ 110.722
1935.....	984	640.052	+ 202	+ 22.428	240	622.272	+ 38	+ 64.144

Por este resumo verifica-se que, quanto á cabotagem, houve augmento do numero de navios até 1932 e de tonelagem até 1933, decrescendo a partir desses annos, para novamente augmentarem o numero e a tonelagem em 1935. Quanto ao movimento de longo curso, phenomeno inverso até 1934, permanecendo o augmento em 1935.

**Movimento de mercadorias** — Tem-se, no ultimo quinquennio, o seguinte resumo, da importação e da exportação:

**IMPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1931.....	51.205	—	134.334	—
1932.....	43.922	— 7.281	132.230	— 2.104
1933.....	39.002	— 4.920	170.668	+ 38.438
1934.....	50.660	+ 11.658	195.335	+ 24.667
1935.....	56.305	+ 5.645	227.460	+ 32.125

**EXPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1931.....	58.172	—	77.491	—
1932.....	44.226	— 13.946	99.668	+ 22.177
1933.....	44.815	+ 589	104.055	+ 4.367
1934.....	52.816	+ 8.001	98.288	— 5.747
1935.....	81.116	+ 28.300	108.485	+ 10.197

Na importação de longo curso verifica-se, depois de sensível diminuição até 1933, reacção em 1934, para em 1935 accentuar-se o aumento; e na de cabotagem, diminuição de 1931 a 1932, para em seguida pronunciar-se aumento até 1935, com 227.460 toneladas.

Quanto á exportação: na de longo curso, pequeno decrescimo em 1932, para em seguida verificar-se aumento até 1935, com o maximo no quinquennio de 81.116 toneladas; e na de cabotagem, aumento até 1933, seguido de um decrescimo em 1934 e reacção consideravel em 1935, com o maximo no quinquennio de 108.485 toneladas.

**Receita** — O imposto adicional de 10 % no anno de 1935 foi de 921:695\$600; e a renda bruta do porto foi de 4.153:599\$800, contra 3.624:859\$200 no anno anterior.

**PORTOS DO MARANHÃO**

**Porto de São Luiz**

**Movimento de embarcações** — Tem-se, para resumo deste movimento, no ultimo quinquennio:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931.....	273	651.832	—	—	63	157.775	—	—
1932.....	261	587.652	— 12	— 64.180	41	98.931	— 22	— 58.842
1933.....	282	629.385	+ 21	+ 41.733	48	115.844	+ 7	+ 16.913
1934.....	258	556.607	— 24	— 72.778	56	143.150	+ 8	+ 27.306
1935.....	248	592.272	— 10	+ 31.045	75	207.294	+ 19	+ 64.144

Examinando este resumo, nota-se, quanto ao movimento de cabotagem, diminuição no numero de navios, mas manutenção, com variações muito ligeiras, da tonelagem de registro; e, quanto ao movimento de longo curso, diminuição no numero e na tonelagem de navios em 1932, para em seguida produzir-se apreciavel augmento de 1933 a 1935.

**Movimento de mercadorias** — No quinquennio findo obteve-se o seguinte resumo da importação e da exportação:

**IMPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931.....	8.579	—	10.603	—
1932.....	5.015	— 3.564	13.754	+ 3.151
1933.....	8.027	+ 3.012	13.282	— 472
1934.....	6.582	— 1.445	15.072	+ 1.790
1935.....	7.700	+ 1.118	18.518	+ 3.446

**EXPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931.....	12.448	—	22.975	—
1932.....	8.241	— 4.207	33.035	+ 10.059
1933.....	6.609	— 1.632	17.292	— 15.745
1934.....	2.180	— 4.429	21.359	+ 4.077
1935.....	16.593	+ 14.413	21.158	— 211

Quanto á importação: na de longo curso, um movimento de decrescimo, com oscilações, até 1934, para em 1935 desenhar-se uma reacção, embora ainda fraca; e na de cabotagem, augmento em geral, com apenas uma ligeira depressão em 1933.

Quanto á exportação: na de longo curso, sensível diminuição, anno a anno, até 1934, para verificar-se em 1935 forte reacção, com o maximo quinquennal de 16.593 toneladas; e na de cabotagem, oscillações de anno a anno, com o maximo de 33.035 toneladas em 1932, para ficar estacionaria em 1935 (valores muito proximos).

**Receita** — Não estando este porto organizado, consta a receita exclusivamente do imposto adicional de 10 %, que attingiu, em 1935, ao total de 283.945\$000.

**Porto de Tutoya**

**Movimento de embarcações** — Tem-se, para o quinquennio:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931.....	87	84.065	—	—	49	82.863	—	—
1932.....	86	82.863	— 1	— 1.202	31	71.728	— 18	— 11.135
1933.....	73	79.061	— 13	— 3.802	24	56.785	— 7	— 14.943
1934.....	65	76.272	— 8	— 2.789	37	91.599	+ 13	+ 34.814
1935.....	67	80.867	+ 2	+ 4.595	55	149.791	+ 18	+ 58.192

No movimento de navios de cabotagem verifica-se diminuição no numero e na tonelagem de registro até 1934, para em seguida haver augmento em 1935; e na de longo curso, movimento semelhante, mas começando o augmento em 1934, para accentuar-se em 1935.

Movimento de mercadorias — Tem-se, para o quinquennio:

**IMPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931.....	3.134	—	4.812	—
1932.....	1.760	— 1.374	7.585	+ 1.776
1933.....	2.558	+ 798	7.631	+ 48
1934.....	3.642	+ 1.084	5.135	— 2.495
1935.....	3.004	— 638	9.475	+ 4.539

**EXPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931.....	16.415	—	8.173	—
1932.....	9.510	— 6.903	6.397	— 1.776
1933.....	7.520	— 1.990	2.582	— 3.815
1934.....	14.394	+ 6.874	3.159	+ 577
1935.....	19.201	+ 4.807	7.479	+ 4.320

Quanto á importação: diminuição na de longo curso até 1932, para em seguida verificar-se volta a valores proximamente iguaes aos de 1931, em 1934 e 1935; e augmento, a principio, na de cabotagem até 1933, para sobrevir depressão em 1934 e em seguida augmento de 1935, quando apparece o valor maximo do quinquennio, com 9.475 toneladas. Quanto á exportação: diminuição em longo curso até 1933, com reacção nos dois annos seguintes, obtido o maximo quinquennal em 1935, com 19.201 toneladas; e phenomeno identico na de cabotagem.

Receita — Consta do imposto adicional de 10 %, cujo total em 1935 attingiu a 98.054\$900.

**Porto de Amarração**

Movimento de embarcações — O resumo do movimento de embarcações nesse porto do Piauí foi o seguinte no quinquennio:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931.....	11	6.108	—	—	—	—	—	—
1932.....	42	6.722	+ 31	+ 614	—	—	—	—
1933.....	43	26.931	+ 1	+ 20.209	3	8.810	—	—
1934.....	58	30.923	— 5	+ 3.992	1	2.982	— 2	— 5.828
1935.....	95	14.407	+ 57	— 16.516	3	8.333	+ 2	+ 5.351

No movimento de cabotagem nota-se, em geral, augmento de numero e tonelagem de navios até 1934, para verificar-se em 1935, a par de augmento no numero, diminuição na tonelagem, o que parece attribuível a estar a Fiscalização dos Portos do Maranhão incluindo no grupo de embarcações de pequena cabotagem todas as embarcações miudas que não produzem movimento apreciavel de mercadorias, como lanchas a gazolina, botes de pesca, canôas, etc., numa falsa interpretação das instrucções em vigor. Quanto ao movimento de longo curso, trata-se de um porto que apresenta neste sentido algarismos insignificantes; nota-se, em todo caso, uma diminuição de 1933 a 1934, para em 1935 ter-se valores proximalmente iguaes aos de 1933.

**Movimento de mercadorias** — Sendo insignificante o movimento de mercadorias de longo curso, como se verifica nos quadros annexos, segue-se aqui o resumo somente do movimento de cabotagem.

MOVIMENTO DE CABOTAGEM

ANNOS	IMPORTAÇÃO		EXPORTAÇÃO	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931.....	270	—	247	—
1932.....	632	+ 355	2.503	+ 2.256
1933.....	4.065	+ 3.442	3.374	+ 871
1934.....	3.318	— 747	2.623	— 751
1935.....	1.509	— 1.809	1.910	— 713

Por este resumo vê-se que, quanto á importação, houve augmento de 1931 a 1933, quando o maximo do quinquennio se verificou com 4.065 toneladas, para diminuir em 1934 e 1935; e phenomeno identico na exportação, com o maximo de 3.374 toneladas e em 1933.

**Receita** — Consta do imposto adicional de 10 %, na importancia total de Réis 11 :028\$000 para o anno de 1935, aliás arrecadada exclusivamente nos mezes de Maio e Junho.

PORTOS DO CEARÁ

Porto de Camocim

**Movimento de embarcações** — Porto de movimento reduzido, do qual somente a partir de 1933 existem dados colligidos regularmente no ultimo quinquennio. E' este o resumo do movimento marítimo no porto de Camocim, relativamente aos ultimos tres annos:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1933.....	78	46.649	—	—	2	5.781	—	—
1934.....	127	41.110	+ 49	— 5.539	19	49.755	+ 17	+ 45.954
1935.....	143	29.189	+ 16	— 11.921	33	90.974	+ 14	+ 41.239

Verifica-se aqui, quanto ao movimento de cabotagem, augmento no numero de navios, porem diminuição na tonelagem total; e, quanto ao movimento de longo curso,

augmento apreciavel, quer no numero, quer na tonelagem. Em geral, ha augmento na tonelagem total, mais pronunciado no anno de 1934, mas ainda sem grande superioridade sobre o resultado de 1935.

Movimento de mercadorias — Tem-se, para o triennio:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1933.....	—	—	13.383	—
1934.....	—	—	5.208	— 8.175
1935.....	—	—	6.238	+ 1.030

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1933.....	3.091	—	1.899	—
1934.....	18.095	+ 15.004	5.457	+ 3.558
1935.....	18.708	+ 613	6.751	+ 1.294

Não ha importação de longo curso. Quanto á importação por cabotagem, verifica-se diminuição de 1933 para 1934, reagindo porem o anno de 1935, embora sem attingir o valor de 1933. Quanto á exportação, verifica-se sensivel progresso de 1933 a 1935, quer em longo curso, quer em cabotagem.

Receita — Não existe no porto de Camocim. Nenhuma arrecadação houve do imposto adicional de 10 %, visto não haver importação de longo curso.

Porto de Fortaleza

Movimento de embarcações — O resumo do movimento maritimo no ultimo quinquennio é o seguinte:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931.....	522	827.925	—	—	106	279.925	—	—
1932.....	458	718.324	— 84	— 109.601	32	214.746	— 74	— 65.179
1933.....	473	776.182	+ 35	+ 57.858	87	241.510	+ 55	+ 26.764
1934.....	498	764.146	+ 25	— 12.036	114	319.428	+ 27	+ 77.918
1935.....	456	848.782	— 42	+ 84.636	95	260.706	— 19	— 58.722

Tem-se, pois, quanto ao movimento de cabotagem, ligeiras oscillações em numero e tonelagem de registro, em torno de um valor medio, que em tonelagem é aproximada-

mente de 786 300 toneladas; e quanto ao movimento de longo curso, decrescimo sensível em 1932, seguindo-se franco augmento nos outros dois annos, com valor maximo em 1934, para em 1935 sobrevir novo e sensível decrescimo, quer em numero, quer em tonelagem.

**Movimento de mercadorias** — O movimento de importação e exportação no porto de Fortaleza é dado pelo seguinte resumo:

**IMPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931.....	17.947	—	34.170	—
1932.....	13.783	— 4.164	119.125	+ 84.955
1933.....	20.386	+ 6.603	83.901	— 35.224
1934.....	23.541	+ 3.155	52.087	— 31.814
1935.....	24.882	+ 1.341	55.861	+ 3.774

**EXPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931.....	22.360	—	18.878	—
1932.....	6.905	— 15.555	20.179	+ 1.301
1933.....	13.894	+ 7.089	15.460	— 4.719
1934.....	69.343	+ 55.449	16.507	+ 1.047
1935.....	51.630	— 17.713	13.680	— 2.827

Quanto á importação: na de longo curso, decrescimo de 1931 para 1932, seguindo-se franca reacção nos demais annos, com o maximo, em 1935, de 24.882 toneladas; na de cabotagem, forte augmento de 1931 para 1932, seguido de declínio nos dois annos seguintes e ligeira reacção em 1935.

Quanto á exportação: na de longo curso, decrescimo de 1931 a 1932, seguindo-se reacção nos dois annos seguintes, principalmente em 1934, com o maximo de 69.343 toneladas, mas não sustentada em 1935, quando se verifica o decrescimo de mais de 17.000 toneladas; e na de cabotagem, oscillações para mais e para menos durante o quinquennio, mas em torno de uma recta descendente, verificando-se o minimo do movimento em 1935, com 13.680 toneladas.

**Receita** — Limita-se ao imposto adicional de 10 %, cuja arrecadação em 1935 attingiu a 919.621\$700.

**Porto de Natal**

**Movimento de embarcações** — Tem-se para este movimento no ultimo quinquennio:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931.....	292	575.768	—	—	110	142.920	—	—
1932.....	239	500.466	— 53	— 75.302	81	72.455	— 29	— 70.465
1933.....	271	550.133	+ 32	+ 49.667	97	130.551	+ 16	+ 58.096
1934.....	286	958.016	+ 15	+ 407.883	63	279.978	— 34	+ 149.427
1935.....	375	982.319	+ 89	+ 358.216	79	369.809	+ 16	+ 89.831

Por este resumo, verifica-se que, quanto ao movimento de navios de cabotagem, tem havido, em geral, progresso no numero e tonelagem respectivos, com apenas uma ligeira depressão em 1932; e quanto ao movimento de longo curso, uma forte depressão de 1931 a 1932, em connexão com um periodo de secca no nordeste brasileiro, para em seguida melhorar o movimento marítimo, com augmento successivo de tonelagem, maxima em 1935.

**Movimento de mercadorias** — Tem-se para resumo do movimento de mercadorias no porto de Natal durante o ultimo quinquennio:

**IMPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931.....	20.107	—	13.099	—
1932.....	3.756	— 16.351	13.547	+ 448
1933.....	6.395	+ 2.639	13.590	+ 43
1934.....	10.391	+ 3.996	21.328	+ 7.738
1935.....	18.546	+ 8.155	50.689	+ 3.361

**EXPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931.....	4.922	—	16.694	—
1932.....	2.570	— 2.352	18.017	+ 1.323
1933.....	6.886	+ 4.516	16.405	— 1.612
1934.....	52.758	+ 25.872	15.583	— 822
1935.....	34.186	+ 1.428	11.758	— 3.825

Quanto á importação: forte depressão na de longo curso em 1932, em coincidência com o periodo de secca succedido na epoca, com reacção nos tres annos seguintes, semelhantemente ao verificado no movimento de navios; e augmento na de cabotagem durante todo o quinquennio, com estacionamento no anno de 1932.

Quanto á exportação: o mesmo phenomeno de depressão em 1932, com augmento nos tres annos seguintes, quanto á exportação de longo curso; e phenomeno inverso quanto á de cabotagem, pois verifica-se augmento em 1932, para em seguida haver diminuições successivas de 1933 a 1935.

**Receita** — A renda bruta deste porto, organizado e explorado pelo Governo Federal desde 1932, foi, em 1935, de 471:972\$700, superior ás dos annos anteriores; e o imposto adicional de 10 %, no mesmo anno, foi de 330:105\$800. A receita total foi, pois, de 802:078\$500.

PORTOS DA PARAHYBA

Porto de Cabedello

Movimento de embarcações — Tem-se, no ultimo quinquennio:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931.....	342	606 959	—	—	72	165.522	—	—
1932.....	318	557.615	— 24	— 49.344	65	157.395	— 7	— 8.127
1933.....	351	645.221	+ 35	+ 87.606	66	164.632	+ 1	+ 7.237
1934.....	352	556.129	— 19	— 89.092	78	212.892	+ 12	+ 48.260
1935.....	309	578.568	— 25	+ 22.239	132	356.592	+ 54	+ 143.700

Tem-se, quanto ao movimento marítimo de cabotagem, pequenas oscillações em numero e tonelagem de navios, mantendo-se, destarte, mais ou menos constante o movimento; e, quanto ao movimento de longo curso, pequena depressão em numero e tonelagem de 1931 a 1932, para sobrevir augmento constante nos tres ultimos annos.

**Movimento de mercadorias** — O movimento de importação e exportação no ultimo quinquennio é o seguinte:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931.....	18.546	—	22.253	—
1932.....	12.729	— 5.617	30.719	+ 8.466
1933.....	23.445	+ 10.716	31.500	+ 781
1934.....	19.909	— 3.536	29.888	— 1.612
1935.....	20.609	+ 700	38.684	+ 8.796

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931.....	5.855	—	24.467	—
1932.....	9.813	+ 3.958	29.503	+ 5.036
1933.....	6.647	— 3.166	24.319	— 5.184
1934.....	32.800	+ 26.153	20.770	— 3.549
1935.....	56.228	+ 23.428	27.127	+ 6.457

Quanto á importação: na de longo curso, oscillações de anno a anno durante o quinquennio, com augmento em 1935; na de cabotagem, augmento em geral, com uma depressão, porem, em 1934, para voltar em 1935 a valor superior aos dos annos anteriores, sendo esse maximo de 38.684 toneladas.

Quanto á exportação: em longo curso, um movimento ascencional bastante pronunciado no quinquennio, embora com uma depressão em 1933; e em cabotagem, augmento em 1932, seguindo-se diminuição nos dois annos posteriores, para em 1935 pronunciar-se sensível reacção, voltando o valor da exportação a 27.127 toneladas, proximo ao maximo do quinquennio, obtido em 1932 com 29.503 toneladas.

**Receita** — Tendo este porto iniciado a sua exploração a partir de Maio de 1935, o total da sua renda bruta neste anno refere-se a oito mezes e é de 530:210\$800. Quanto ao imposto adicional de 10 % em 1935, foi de 752:023\$800. O total da receita no anno, foi, pois, de 1.082:234\$600.

**Porto João Pessoa**

**Movimento de embarcações** — Neste porto não ha movimento maritimo de longo curso, que é todo feito no de Cabedello. O movimento de cabotagem no quinquennio ultimo é o seguinte:

ANNOS	CABOTAGEM			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.
1931.....	362	9.727	—	—
1932.....	345	10.596	— 17	+ 869
1933.....	345	12.675	0	+ 2.079
1934.....	351	11.195	+ 6	— 1.140
1935.....	348	10.918	— 3	— 277

Parallelamente ao diminuto movimento de mercadorias, nota-se aqui um movimento de navios pequeno, oscillando a tonelagem total entre 9.727 e 12.675 toneladas, verificando-se decrescimo em 1935, apenas de 277 toneladas com relação ao anno anterior.

**Movimento de mercadorias** — Tem-se, no ultimo quinquennio, para movimento de mercadorias de cabotagem:

**CABOTAGEM**

ANNOS	IMPORTAÇÃO		EXPORTAÇÃO	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1931.....	6.942	—	3.255	—
1932.....	12.140	+ 5.198	4.257	+ 1.002
1933.....	8.409	— 3.731	5.601	— 656
1934.....	8.661	+ 252	2.478	— 1.123
1935.....	8.411	— 250	2.642	+ 164

Neste limitado movimento de mercadorias verifica-se, quanto ao de importação, um augmento em 1932, para em seguida haver diminuição e constancia de valor nos ultimos tres annos; e quanto ao movimento de exportação, augmento igualmente em 1932, com decrescimo nos dois annos seguintes e legeiro augmento em 1935.

**Receita** — Nenhuma no porto de João Pessoa, não só por não ser porto organizado, como por não haver importação de longo curso, que dê logar, consequentemente, a arrecadação do imposto adicional de 10 %.

PORTO DE RECIFE

Movimento de embarcações — Tem-se, para o ultimo quinquennio, o seguinte resumo:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931.....	1.094	1.679.944	—	—	381	1.387.134	—	—
1932.....	1.021	1.495.093	— 73	— 184.851	325	1.214.866	— 58	— 172.268
1933.....	1.117	1.698.732	+ 96	+ 203.639	359	1.694.938	+ 36	+ 480.072
1934.....	1.081	1.634.160	— 36	— 64.572	427	2.007.321	+ 68	+ 312.383
1935.....	1.015	1.335.017	— 66	— 299.143	558	2.589.158	+ 131	+ 571.837

Verifica-se aqui que, quanto ao movimento de navios de cabotagem, houve ligeiros decrescimos, com excepção do anno de 1933, accentuando-se um pouco mais em 1935; e quanto ao movimento de navios de longo curso, ligeiro decrescimo em 1932, com accentuado augmento nos annos seguintes e o maximo em 1935, de 558 navios, dando uma tonelagem de 2.589.158 toneladas.

Movimento de mercadorias — Tem-se, para o quinquennio:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1931.....	220.019	—	100.767	—
1932.....	263.475	+ 43.456	114.599	+ 13.832
1933.....	272.459	+ 8.984	126.613	+ 12.014
1934.....	372.377	+ 99.918	139.387	+ 12.774
1935.....	300.573	— 71.804	167.486	+ 28.098

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1931.....	34.801	—	210.940	—
1932.....	45.938	+ 11.137	273.574	+ 62.634
1933.....	40.990	— 4.948	265.680	— 7.894
1934.....	59.766	+ 18.776	307.041	+ 41.361
1935.....	121.886	+ 62.120	282.887	— 24.154

Quanto á importação: na de longo curso, augmento constante nos quatro primeiros annos, para verificar-se uma depressão em 1935; e na de cabotagem, augmento em todo o quinquennio, com o maximo de 167.486 toneladas em 1935.

Quanto á exportação: na de longo curso, augmento em geral, com pequena depressão apenas em 1933, passando de 34.801 toneladas em 1931 para 121.886 toneladas em 1935; e na de cabotagem, oscillações de anno a anno, com o maximo em 1934, de 304.041 toneladas, para verificar-se diminuição em 1935, com 282.887 toneladas.

**Receita** — A renda bruta arrecadada no porto do Recife no anno findo attingiu a 5.443:393\$600, superior, portanto, a do anno anterior, que foi de 4.884:781\$100. O imposto adicional de 10 % produziu um total de 4.482:124\$600. A receita total foi, pois, de 9.925:718\$200.

**PORTO DE MACEIO**

Os dados estatísticos deste porto, onde não existe qualquer comissão ou turma permanente em serviço, são obtidos pela Fiscalização do Porto do Recife annualmente, com atraso de muitos mezes, de sorte que não podem aqui figurar os resultados relativos a 1935. Nestas condições, examinaremos abaixo, em vez do quinquennio ultimo, o de 1930 a 1934.

**Movimento de embarcações** — Tem-se para o referido quinquennio de 1930 a 1934:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1930.....	1.508	700.238	—	—	92	238.470	—	—
1931.....	1.540	795.872	+ 32	+ 95.634	66	158.524	— 26	— 79.946
1932.....	1.535	914.275	— 5	+ 118.403	57	146.351	— 9	— 12.173
1933.....	1.460	991.292	— 75	+ 77.017	57	156.162	0	+ 9.811
1934.....	1.380	1.026.619	— 80	+ 35.327	64	177.977	+ 7	+ 21.815

Verifica-se aqui, quanto ao movimento de cabotagem, diminuição no numero de navios, mas sensível augmento na respectiva tonelagem com um maximo, em 1934, de 1.026.619 toneladas; e quanto ao movimento de longo curso, diminuição sensível em 1931, menos pronunciada em 1932 e augmento em seguida, embora ainda não voltando a tonelagem a attingir o total obtido em 1930.

**Movimento de mercadorias** — Tem-se, de 1930 a 1934:

**IMPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1930.....	11.844	—	110.598	—
1931.....	6.737	— 5.107	41.541	— 69.057
1932.....	5.828	— 909	34.189	— 7.352
1933.....	5.660	— 168	38.607	+ 4.418
1934.....	5.463	— 197	38.357	— 250

**EXPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1930.....	8.940	—	110.885	—
1931.....	346	— 8.594	118.100	+ 7.217
1932.....	8.124	+ 7.778	98.700	— 19.400
1933.....	10.049	+ 1.925	85.768	— 14.932
1934.....	19.149	+ 9.100	80.899	— 2.869

Nota-se, quanto á importação, diminuição em geral, quer na de longo curso, quer na de cabotagem, com apenas um esboço de reacção na de cabotagem, em 1933. Quanto á exportação, pequeno decrescimo em 1931 na de longo curso, para affirmar-se um aumento sensível nos demais annos, com uma tonelagem de mercadorias em 1934 quasi dupla da do anno anterior; e pequeno aumento na de cabotagem em 1931, para em seguida decrescer essa exportação anno a anno até 1934.

Receita — Pelos motivos acima expostos, não é possível dar aqui a receita do porto em 1935, constante da arrecadação do imposto adicional de 1 %. Em 1935 a réceita constou da taxa de 2 % ouro, em papel, na importancia de 358:880\$900.

**PORTO DE ARACAJÚ**

**Movimento de embarcações — Tem-se, no ultimo quinquennio:**

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931.....	385	113.302	—	—	5	4.775	—	—
1932.....	322	94.101	— 63	— 39.201	6	7.668	+ 1	+ 2.895
1933.....	340	119.912	+ 18	+ 25.811	5	6.047	— 1	— 1.621
1934.....	338	120.198	— 2	+ 286	4	4.438	— 1	— 1.609
1935.....	338	112.314	0	— 7.884	4	4.900	0	+ 462

Quanto ao movimento de navios de cabotagem, verificam-se oscillações varias até 1935, mas não muito accentuadas, mantendo-se, pois, uma situação de equilibrio, de modo geral; e quanto ao movimento de longo curso, aliás de mui pouca importancia no porto de Aracajú, ligeiro acrescimo em 1932, para succeder diminuição, com resultados quais iguaes nos annos de 1934 e 1935.

**Movimento de mercadorias — Tem-se, para o quinquennio:**

**IMPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1931.....	1.762	—	18.590	—
1932.....	1.294	— 468	15.270	— 3.320
1933.....	1.303	+ 9	20.604	+ 5.334
1934.....	1.586	+ 283	13.349	— 7.255
1935.....	1.811	+ 225	17.207	+ 3.858

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931.....	5.173.	—	59.569	—
1932.....	—	—	35.344	— 24.225
1933.....	—	—	34.659	— 685
1934.....	—	—	40.025	+ 5.366
1935.....	258	—	66.063	+ 26.038

Quanto á importação: na de longo curso, ligeiro decrescimo em 1932, para succeder augmento nos annos seguintes até 1935, quando a tonelagem total de mercadorias foi maxima, com 1.811 toneladas, valor que demonstra aliás o insignificante movimento de longe curso nesse porto; e oscillações de anno a anno na importação por cabotagem, obtendo-se em 1935 17.207 toneladas, valor proximo ao maximo de 18.590 toneladas, obtido em 1931.

Quanto á exportação: movimento quasi nullo de exportação de longo curso; e diminuição da exportação de cabotagem em 1932 e 1933, para seguir-se franca reacção nos dois annos seguintes, com um valor maximo em 1935, de 66.063 toneladas.

Receita — Consta do imposto adicional de 10 %, que em 1935 attingiu a importancia de apenas 60 :092\$200.

PORTOS DA BAHIA

Porto da Bahia (São Salvador)

Movimento de embarcações — O movimento maritimo no ultimo quinquennio resume-se no seguinte:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	N.º.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS		N.º.	Tons. de reg.	DIFFERENÇAS	
			N.º.	Tons.			N.º.	Tons.
1931.....	994	1.887.182	—	—	511	2.017.884	—	—
1932.....	894	1.712.586	— 100	— 17.596	471	2.047.768	— 40	+ 29.884
1933.....	908	1.753.973	+ 14	+ 41.387	476	2.297.099	+ 5	+ 249.331
1934.....	891	1.616.506	— 17	— 137.467	509	2.415.055	+ 33	+ 117.956
1935.....	3.028	1.315.325	+2157	— 501.081	569	2.437.619	+ 60	+ 22.564

Em primeiro logar, convem observar o exagerado numero de embarcações de cabotagem em 1935. Tudo faz crêr que, interpretando exageradamente as instrucções sobre estatistica, foram incluidas pela Fiscalização do Porto, na parte relativa a "pequena cabotagem", embarcações miudas, que não concorrem para qualquer movimento commercial apreciavel, como botes de pesca, lanchas, saveiros, cairaia, etc. O telegramma da 4ª Divisão n. 174, de 6—3—36 solicitou informações a respeito, mas a resposta dada pela Fiscalização nada adiantou, de sorte que, devido á premencia do tempo, acha-se aqui incluído o exagerado total do numero de embarcações em 1935, que aliás não affecta de modo sensível a tonelagem, a qual será unicamente considerada no que se segue.

Verifica-se, quanto ao movimento de cabotagem, um decrescimo geral, desde 1.887.182 toneladas em 1931 até 1.315.425 toneladas em 1935, com apenas uma ligeira reacção em 1933; e quanto ao movimento de longo curso, um augmento de anno a anno, até 1935, quando foi attingido o valor maximo do quinquennio, com 2.437.619 toneladas.

**Movimento de mercadorias** — A importação e a exportação no ultimo quinquennio resume-se no seguinte:

**IMPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931.....	61.826	—	176.993	—
1932.....	80.316	+ 18.490	183.979	+ 6.986
1933.....	65.357	— 14.959	183.233	— 746
1934.....	54.859	— 10.498	181.005	— 2.228
1935.....	76.342	+ 21.483	194.231	+ 13.226

**EXPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931.....	126.859	—	55.982	—
1932.....	112.695	— 14.166	59.411	— 3.571
1933.....	126.625	+ 13.932	67.173	+ 16.762
1934.....	144.768	+ 18.143	76.201	+ 9.028
1935.....	160.413	+ 15.645	77.439	+ 1.288

Quanto á importação: na de longo curso, augmento em 1932, para seguir-se diminuição nos dois annos seguintes e, por fim, uma accentuada reacção em 1935, com 76.342 toneladas, numero que se approxima do maximo no quinquennio, de 80.316 toneladas, em 1932; e na de cabotagem, phenomeno identico, mas sendo maximo o numero obtido em 1935, com 194.231 toneladas, um pouco acima do obtido em 1932, que foi de 183.979 toneladas.

Quanto á exportação: augmento geral, quer na de longo curso, quer na de cabotagem, com os valores maximos em 1935, respectivamente de 160.413 e 77.489 toneladas.

**Receita** — A renda bruta em 1935 attingiu a importancia de 5.647:172\$320, sensivelmente superior á do anno anterior, que foi de 4.909:098\$720. O imposto adicional de 10 % attingiu, no anno, a 2.229:513\$400; e a renda especial relativa á Avenida Jequi-taia attingiu a 568:141\$942. A receita total foi, por consequencia, de 8.444:827\$662.

**Porto de Ilheus**

**Movimento de embarcações** — Tem-se, para o ultimo quinquennio:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931.....	409	162.066	—	—	11	13.363	—	—
1932.....	478	147.002	+ 69	— 15.064	11	15.549	0 +	2.186
1933.....	400	147.823	— 78	+ 821	8	8.967	— 3	— 6.582
1934.....	414	142.907	+ 14	— 4.916	6	6.050	— 2	— 2.917
1935.....	479	96.433	+ 65	— 46.474	22	21.201	+ 16	+ 15.151

Quanto ao movimento de cabotagem, verifica-se que, embora tenha havido aumento no numero de navios, com excepção apenas do anno de 1933, houve sensível decrescimento na tonelagem total de registro, com a particularidade de um pequeno augmento no mesmo anno em que se deu a diminuição no numero de navios. Quanto ao movimento de longo curso, depois de diminuir sensivelmente nos annos de 1933 e 1934, reagiu fortemente em 1935, com um valor maximo de 21.201 toneladas, contra 15.549 toneladas em 1932.

Movimento de mercadorias — Tem-se, para o ultimo quinquennio:

### IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931. ....	—	—	18 430	—
1932. ....	—	—	25 514	+ 6.884
1933. ....	—	—	24 475	— 839
1934. ....	—	—	25.492	+ 1.017
1935. ....	—	—	30.875	+ 5.383

### EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931. ....	13 851	—	32.327	—
1932. ....	23.587	+ 9.736	43.095	+ 10.768
1933. ....	14 085	— 9.502	41.541	— 1.754
1934. ....	18 575	+ 4.490	47.648	+ 6.307
1935. ....	29 469	+ 10.894	48.227	+ 579

Quanto á importação, tem-se a considerar somente a de cabotagem, visto não haver importação de longo curso; nota-se, naquella, um movimento ascencional geral, com apenas uma ligeira depressão em 1933, para chegar-se a um valor maximo em 1935, com 30.875 toneladas.

Quanto á exportação, quer de longo curso, quer de cabotagem, verifica-se phenomeno semelhante ao da importação por cabotagem, isto é, augmento geral, com depressão apenas em 1933, para chegar-se, em 1935, aos maximos respectivamente de 29.469 e 48.227 toneladas.

**Receita** — Consiste somente na renda bruta do porto, visto não haver arrecadação do imposto adicional de 10 %. A renda bruta em 1935 attingiu a 1.325.245\$754, um pouco superior á do anno anterior, que foi de 1.220.681\$010.

**PORTO DE VICTORIA**

**Movimento de embarcações** — No ultimo quinquennio, tem-se para movimento de embarcações no porto de Victoria:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931.....	559	924.889	—	—	219	658.582	—	—
1932.....	600	1.099.891	+ 41	— 175.002	179	557.348	— 40	— 101.054
1933.....	520	906.780	— 80	— 193.111	181	569.742	+ 2	+ 32.394
1934.....	487	896.817	— 33	— 9.963	181	560.709	0	— 9.053
1935.....	1.127	676.357	+ 640	— 220.460	273	854.637	+ 92	— 293.928

Cabe aqui observação semelhante á que, na parte relativa ao porto da Bahia, foi feita quanto ao numero exagerado de embarcações de cabotagem. Trata-se, certamente, da inclusão de grande numero de embarcações miudas que não apresentam movimento commercial apreciavel. Consideraremos, pois, somente a tonelagem, na qual não têm influencia apreciavel taes embarcações miudas.

Quanto ao movimento de navios de cabotagem, depois de um augmento razoavel em 1932, sobrevem diminuição até 1935, chegando-se a um minimo de tonelagem no quinquennio; e, quanto ao movimento de longo curso, decrescimos em 1932 e 1934, com uma forte reacção em 1935, quando attingido o maximo do quinquennio, com o total de 834.637 toneladas de registro.

**Movimento de mercadorias** — Tem-se para este movimento no ultimo quinquennio:

**IMPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1931.....	4.804	—	35.941	—
1932.....	2.561	— 2.243	42.319	+ 6.378
1933.....	3.215	+ 654	40.368	— 1.951
1934.....	4.803	+ 1.588	57.266	+ 16.898
1935.....	3.515	— 1.288	60.808	+ 3.542

**EXPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1931.....	95.329	—	15.673	—
1932.....	78.665	— 16.666	21.783	+ 6.110
1933.....	76.758	— 1.905	22.263	+ 480
1934.....	68.707	— 8.051	26.198	+ 3.935
1935.....	81.421	+ 12.714	29.641	+ 3.443

Quanto á importação: na de longo curso, diminuição em 1932, reacção nos dois annos seguintes, com valor em 1934 proxivamente igual ao de 1931, e decrescimo no anno de 1935; na de cabotagem, augmento geral durante o quinquennio, com apenas ligeira depressão em 1935 e valor maximo em 1935, com 60.808 toneladas.

Quanto á exportação: diminuição na de longo curso durante os annos de 1933 e 1934, para verificar-se sensivel augmento em 1935, com um total approximando-se do de 1931; e augmento na de cabotagem durante todo o quinquennio, para offerecer 1935 o maximo, de 29.641 toneladas.

**Receita** — Não se achando ainda o porto em exploração, consiste a receita somente na arrecadação do imposto adicional de 10 %, que attingiu, em 1935, a importancia de 163 :903\$100.

PORTO DO RIO DE JANEIRO

Movimento de embarcações — Tem-se, no ultimo quinquennio:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931.....	2.093	2.405.167	—	—	1.801	9.018.735	—	—
1932.....	1.885	2.225.779	- 207	- 182.583	1.557	7.994.001	- 244	- 1.024.732
1933.....	1.963	2.261.039	+ 77	+ 37.260	1.641	8.158.482	+ 84	+ 164.481
1934.....	1.902	2.504.270	- 61	+ 43.251	1.704	8.157.170	+ 63	- 1.312
1935.....	1.829	1.962.451	- 73	- 541.819	1.731	8.449.661	+ 27	+ 292.491

Considerando estes dados, vê-se que, quanto ao movimento de cabotagem, ha diminuição no numero e tonelagem dos navios em 1932, um pequeno augmento em 1933, accentuado em 1934 quanto á tonelagem, mas descahindo em 1935, com o minimo do quinquennio, correspondente a 1.829 embarcações com 1.962.451 toneladas de registro; e, quanto ao movimento de longo curso, diminuição em 1932 e ligeiro augmento nos annos seguintes, salvo insignificante differença para menos na tonelagem de 1934.

Movimento de mercadorias — Tem-se, no ultimo quinquennio:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931.....	1.179.668	—	435.833	—
1932.....	1.118.966	- 60.702	490.815	+ 54.982
1933.....	1.181.184	+ 62.218	504.061	- 13.246
1934.....	1.120.377	- 60.807	613.331	- 109.270
1935.....	1.568.515	+ 247.938	640.596	+ 27.265

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931.....	564.058	—	310.759	—
1932.....	539.283	— 174.775	363.633	+ 52.874
1933.....	540.905	— 48.378	318.538	— 45.095
1934.....	255.833	— 85.072	305.817	— 12.721
1935.....	409.613	+ 153.780	344.150	+ 38.533

Quanto á importação: na de longo curso, a par de decrescimos em 1932 e 1934, augmentos em 1933 e 1935, sendo que estes compensando francamente aquelles, de modo que, ao chegar a 1935, o movimento geral de mercadorias attinge valor approximando-se do de 1931 e sobrepujando de 247.938 toneladas o total obtido em 1934; e na de cabotagem, augmento durante todo o quinquennio, attingindo valor maximo em 1935, com 640.596 toneladas.

Quanto á exportação: na de longo curso, decrescimo de 1931 a 1934, com reacção em 1935, quando o total aproxima-se do de 1931; e na de cabotagem, augmento em 1932, para segui-se decrescimo nos dois annos seguintes e depois uma melhora no valor apresentado em 1935. Infelizmente, os valores commerciaes da exportação de longo curso têm decrescido, devido á depreciação da nossa moeda, de forma que o grande augmento da nossa exportação, que se verifica no resumo acima, não é bastante compensador.

Receita — A renda bruta no porto do Rio de Janeiro foi, em 1935, de Reis 18.894.888\$800, superior, portanto, á de 1934, que foi de 16.005.617\$000. A arrecadação do imposto adicional de 10 % produziu em 1935 o total de 35.769.559\$500. A receita total foi, pois, de 54.664.448\$500 no anno de 1935.

PORTOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Porto de Nitheroy

Movimento de embarcações — O movimento deste porto é todo feito por batelões e outras embarcações desta natureza, que transportam a carga dos vapores fundeados na bahia de Guanabara. Não existe, pois, acostamento de navios no porto de Nitheroy e não ha que registrar aqui, portanto, movimento de navios.

Movimento de mercadorias — A importação de longo curso tem sido insignificante no porto de Nitheroy, fazendo-se toda pelo porto do Rio de Janeiro, como se vê pelo resumo abaixo, em que apenas em 1931 apparecem 27 toneladas sob esta rubrica. Eis aqui o resumo da importação e exportação:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931.....	27	—	6.276	—
1932.....	—	—	3.658	— 2.618
1933.....	—	—	4.661	+ 1.003
1934.....	—	—	6.028	+ 1.367
1935.....	—	—	8.381	+ 2.355

## EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1951 .....	9 306	—	960	—
1952 .....	8.519	— 987	959	— 1
1953 .....	4 945	— 3.376	1 088	+ 129
1954 .....	2.151	— 2.792	2 738	+ 1.650
1955 .....	2 766	+ 615	579	— 2 159

Verifica-se, pelo exame deste resumo, o quanto é diminuto o movimento de mercadorias no porto de Nictheroy, o que é devido á sua visinhança do do Rio de Janeiro. Na importação de cabotagem nota-se, depois de uma depressão em 1952, augmento nos annos seguintes, com valor maximo, de 8.381 toneladas, em 1955. Na exportação de longo curso, decrescimo de 1952 a 1954, desenhando-se uma ligeira reacção em 1955; e na de cabotagem, estacionamento de 1951 a 1952, augmento em 1953 e 1954, para em seguida sobrevir consideravel diminuição em 1955, com o minimo do quinquennio.

**Receita** — A renda bruta em 1955 foi de 594:066\$500 e o imposto adicional de 10 % foi de 454:291\$700, perfazendo o total de 1.048:358\$200 para a receita no anno findo.

## Porto de Angra dos Reis

A exploração deste porto foi iniciada em Outubro de 1934, mas somente a partir de Julho do anno findo foi iniciada pela Fiscalização dos Portos do Rio de Janeiro a colheita dos respectivos dados estatísticos. Assim, nenhum estudo comparativo dos resultados annuaes pode ainda ser feito e só ha que registrar os dados obtidos no 2º semestre de 1955.

Nesse semestre, houve um movimento de cabotagem de 107 embarcações, com 57.087 toneladas de registro; e, quanto a longo curso, de 69 navios, com 198.950 toneladas, perfazendo o total geral de 176 navios, com 236.037 toneladas. Quanto ao movimento de mercadorias, registram-se 27.916 toneladas de importação de longo curso, 11.257 toneladas de importação de cabotagem, 6.645 toneladas de exportação de longo curso e 1.596 toneladas de exportação de cabotagem, perfazendo um total geral de 47.414 toneladas para o movimento geral de mercadorias.

Quanto á receita desse porto, consta da renda bruta, na importancia de Reis 214:154\$702, e do imposto adicional de 10 %, na importancia de 148:186\$800, para todo o anno de 1955.

## Porto de Forno

A Fiscalização dos Portos do Estado do Rio de Janeiro iniciou em 1935 a collectanea de dados estatísticos do porto de Forno, em Cabo Frio, porto esse destinado exclusivamente á exportação de sal. Esses dados constam, por emquanto, apenas da exportação de sal e da renda do porto, que se acham consignados em um quadro annexo. Trata-se de um porto de concessão, feita inicialmente ao Dr. Miguel Couto Filho (decreto n. 16.681, de 26—11—24) e posteriormente transferida á Companhia Porto e Melhoramentos de Cabo Frio (decreto n. 18.943, de 11—10—29), sendo o serviço de exploração autorizado a titulo provisorio e somente por cabotagem, pelo aviso n. 18, de 22—9—30. Esse serviço foi inaugurado a 15 de Novembro de 1930, com um caés de construcção provisoria dando logar ao acostamento de um só navio.

No anno de 1955, a partir do qual foi iniciada regularmente a estatística deste porto, a exportação de sal attingiu o total de 7.651 toneladas. A renda bruta attingiu no anno, apenas a importancia de 19:543\$680, o que demonstra a pequena importancia do movimento deste porto.

**PORTO DE SANTOS**

**Movimento de embarcações** — Completando o quinquennio de 1931 a 1935 com os dados chegados á Administração Central á ultima hora, obteve-se o seguinte quadro:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931.....	1.489	2.058.584	—	—	1.573	8.108.055	—	—
1932.....	1.036	1.471.324	— 453	— 587.260	1.096	5.747.957	— 477	— 2.360.098
1933.....	1.379	1.890.770	+ 343	+ 419.446	1.582	8.256.166	+ 486	+ 2.508.209
1934.....	1.274	1.854.495	— 105	— 36.275	1.595	8.280.139	+ 15	+ 25.973
1935.....	1.302	1.536.732	+ 28	— 317.763	2.154	8.691.605	+ 539	+ 411.466

Verifica-se em 1932 sensível queda no numero e tonelagem dos navios de cabotagem e longo curso entrados no porto de Santos, resultado immediato da revolução constitucionalista em São Paulo.

Dissipada essa causa, retomou o porto de Santos o seu ritmo anterior, com rapido progresso, de accordo com as forças productoras e industriaes daquelle Estado.

**Movimento de mercadorias** — Com os dados vindos á ultima hora, eis aqui o resumo do quinquennio em apreço:

**IMPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1931.....	1.026.925	—	409.558	—
1932.....	747.369	— 279.556	363.659	— 45.699
1933.....	1.205.783	+ 458.414	406.174	+ 42.515
1934.....	1.258.608	+ 52.825	380.600	— 25.574
1935.....	1.464.320	+ 205.712	440.532	+ 59.932

**EXPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1931.....	911.446	—	121.915	—
1932.....	572.475	— 338.971	120.352	— 1.563
1933.....	870.413	+ 297.938	139.026	+ 18.674
1934.....	1.001.446	+ 131.033	147.439	+ 8.413
1935.....	1.099.832	+ 93.586	144.529	— 2.910

Quanto á importação, verifica-se em toda ella uma forte depressão em 1932, em virtude da causa citada, com reacção em seguida, tendente a restabelecer o movimento anterior, sobrepujando o anno de 1935 a todos os quatro annos anteriores.

Quanto á exportação, phenomeno identico de depressão em 1932 e reacção nos dois annos seguintes, apresentando o anno de 1934 o valor maximo do quinquennio.

**Receita** — Com os dados só chegados á ultima hora é que pode ser obtido o total da renda bruta do porto e do imposto adicional de 10 % no anno de 1935. Obteve-se, dest'arte, para a renda bruta em 1935 a importancia de 46.512:085\$411, valor superior ao de 1934, que attingiu a 41.847:734\$918. Quanto ao imposto adicional de 10 %, attingiu no mesmo anno, a importancia de 39.655:103\$600.

**PORTO DE PARANAGUA**

**Movimento de embarcações — Tem-se, no ultimo quinquennio:**

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931.....	631	602.491	—	—	82	207.250	—	—
1932.....	585	543.023	— 46	— 59.463	77	187.916	— 5	— 19.344
1933.....	561	490.481	— 24	— 52.547	93	253.717	+ 16	+ 45.801
1934.....	519	422.295	— 42	— 68.186	101	237.990	+ 8	+ 4.273
1935.....	509	400.524	— 10	— 21.771	122	305.443	+ 21	+ 68.453

Quanto ao movimento de embarcações de cabotagem, verifica-se constante decrescimo no numero e tonelagem de navios entrados, chegando-se ao minimo de 509 navios, com 400.524 toneladas, em 1935.

Quanto ao movimento de longo curso, depois de uma depressão em 1932, constata-se augmento nos annos seguintes, mais accentuado em 1935, com o maximo de 122 navios e 306.443 toneladas.

**Movimento de mercadorias — Tem-se, no ultimo quinquennio:**

**IMPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1931.....	8.371	—	14.574	—
1932.....	4.211	— 4.160	14.140	— 434
1933.....	9.752	+ 5.541	19.470	+ 5.330
1934.....	8.229	— 1.523	19.720	+ 250
1935.....	9.888	+ 1.659	18.692	— 1.028

**EXPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1931.....	22.195	—	22.538	—
1932.....	18.700	— 3.495	23.556	+ 1.018
1933.....	20.540	+ 1.840	25.193	+ 1.637
1934.....	29.841	+ 9.301	30.083	+ 4.890
1935.....	34.628	+ 4.787	29.139	— 944

Quanto á importação: na de longo curso, oscillações de anno a anno, com o mais baixo valor em 1932, para em 1935 ter-se o valor maximo do quinquennio, com 9 888 toneladas; e na de cabotagem, valor minimo tambem em 1932, observando-se reacção nos dois annos seguintes, até o maximo de 19.720 toneladas em 1934, para produzir-se uma pequena depressão em 1935.

Quanto á exportação: na de longo curso, diminuição, com valor minimo (18.700 toneladas) em 1932, para seguir-se franca reacção até 1935, com o maximo do quinquennio de 34.628 toneladas; e na de cabotagem, augmento de anno a anno, até 1934, com o maximo do quinquennio, de 30.139 toneladas, para seguir-se uma ligeira diminuição de 944 toneladas em 1935.

**Receita** — Tendo o porto de Paranaguá entrado no seu periodo de organização em 1935, foi iniciada a sua exploração em Abril do mesmo anno. Assim, a renda bruta em 1935 refere-se a nove mezes do anno e attinge a 292:384\$900. O imposto adicional de 10 % rendeu, em 1935, a quantia de 451:174\$100, a qual, reunida á renda bruta, perfaz a receita total de 743:559\$000.

**PORTO DE SÃO FRANCISCO**

**Movimento de embarcações** — No ultimo quinquennio foi o seguinte o movimento maritimo em São Francisco do Sul:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931.....	785	385.005	—	—	154	505.098	—	—
1932.....	695	345.032	— 90	— 39.975	110	437.348	— 24	— 67.750
1933.....	732	360.805	+ 39	+ 15.775	152	476.522	+ 22	+ 59.174
1934.....	644	281.975	— 88	— 78.852	154	529.137	+ 2	+ 52.615
1935.....	624	190.325	— 20	— 91.648	164	539.415	+ 50	+ 10.278

No movimento de cabotagem verifica-se em geral decrescimo em numero e tonelage de navios, com excepção do anno de 1933, em que esboçou-se uma pequena reacção; e no movimento de longo curso, uma diminuição em 1932, seguida de augmento nos annos seguintes, apresentando 1935 o maximo de 164 navios, com 539.415 toneladas.

**Movimento de mercadorias** — No resumo abaixo, deixa de figurar a importação de longo curso em 1935, devido á extranha recusa, por parte do Inspector da Alfandega de São Francisco, em fornecer este dado á Fiscalização dos Portos de Santa Catharina, sob a allegação de constituir segredo da repartição, em contraste com as congêneres repartições aduaneiras em todos os demais portos do paiz, aguardando-se actualmente o resultado das providencias solicitadas junto ao Ministerio da Fazenda pelo da Viação. Eis aqui o resumo da importação e exportação no ultimo quinquennio:

**IMPORTAÇÃO**

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1931.....	16.936	—	51.245	—
1932.....	15.194	— 1.742	16.165	— 35.080
1933.....	19.878	+ 4.684	17.645	+ 1.480
1934.....	19.055	— 843	20.670	+ 3.025
1935.....	—	—	19.286	— 1.384

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931.....	47.138	—	45.819	—
1932.....	59.597	+ 12.459	58.270	+ 12.451
1933.....	53.925	— 5.672	67.162	+ 8.892
1934.....	76.042	+ 22.117	66.177	— 985
1935.....	90.632	+ 14.590	72.850	+ 6.653

Até 1934, quando ainda não se fazia sentir a isolada proibição do Sr. Inspector da Alfandega de São Francisco, verifica-se progresso na importação de longo curso até 1933 e pequena diminuição em 1934; e na importação de cabotagem, diminuição no anno de 1932, augmento nos dois annos seguintes e diminuição em 1935, mantendo-se, porem pouco abaixo o total do de 1934.

Quanto á exportação: na de longo curso, augmento em geral, com uma baixa em 1933, para em 1935 chegar-se ao maximo do quinquennio, com 90.632 toneladas; e na de cabotagem, phenomeno semelhante, apresentando-se, porem, o decrescimo em 1934, aliás pequeno, e chegando-se em 1935 ao maximo de 72.850 toneladas.

**Receita** — Resume-se na arrecadação do imposto adicional de 10 %, de 313 :908\$000, em 1935.

PORTO DE ITAJAHY

**Movimento de embarcações** — Porto de acesso consideravelmente menos franco que o anterior, não apresenta no quinquennio ultimo movimento maritimo de longo curso: O movimento de cabotagem é o seguinte no quinquennio:

ANNOS	CABOTAGEM			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.
1931.....	539	193.849	—	—
1932.....	534	183.874	— 5	— 9.975
1933.....	550	179.204	+ 16	— 4.670
1934.....	496	155.027	— 54	— 24.177
1935.....	493	144.591	— 3	— 10.436

Por este resumo, vê-se que houve decrescimo geral no movimento maritimo do quennio, passand-se de uma tonelagem total de 193.849 em 1931 para 144.591, em 1935.

**Movimento de mercadorias** — Tem-se para a importação e a exportação no ultimo quinquennio:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1931.....	1.330	—	14.630	—
1932.....	1.576	+ 246	14.228	— 402
1933.....	2.430	+ 854	17.499	+ 3.271
1934.....	1.466	— 964	19.915	+ 2.416
1935.....	3.141	+ 1.675	17.735	— 2.180

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1931.....	715	—	25.284	—
1932.....	291	— 424	31.696	+ 6.412
1933.....	393	+ 102	43.766	+ 12.070
1934.....	515	+ 122	40.440	— 3.326
1935.....	196	— 319	45.644	+ 5.204

O movimento de mercadorias de longo curso no porto de Itajahy tem lugar por intermedio do porto de Florianopolis.

Quanto á importação: na de longo curso, aliás insignificante, augmento em geral, com uma depressão em 1934; e na de cabotagem, diminuição em 1932, seguida de augmento nos dois annos seguintes e novamente diminuição em 1935, apresentando-se o maximo em 1934, com 19.915 toneladas.

Quanto á exportação: demasiado limitada a de longo curso, apresenta uma diminuição em 1935; e quanto á de cabotagem, augmento em geral, pois a ligeira depressão notada em 1934 é compensada pelo forte augmento em 1935, quando se observa o maximo do quinquennio, com 45.644 toneladas.

**Receita** — Consiste no imposto adicional de 10 %, que no anno findo attingiu a 97.585\$900.

PORTO DE FLORIANOPOLIS

**Movimento de embarcações** — O movimento predominante neste porto é o de cabotagem. Para São Francisco, o porto commercial por excellencia do Estado de Santa Catharina, se dirige principalmente o movimento de longo curso do mesmo Estado. Eis aqui o resumo do movimento marítimo no quinquennio ultimo:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931.....	1.062	320.702	—	—	25	70.576	—	—
1932.....	991	247.958	— 71	— 72.764	18	48.409	— 7	— 22.167
1933.....	905	214.051	+ 88	+ 35.887	24	66.638	+ 6	+ 18.227
1934.....	845	197.882	— 58	— 16.169	26	74.781	+ 2	+ 8.145
1935.....	879	233.717	+ 34	+ 35.835	39	108.250	+ 13	+ 33.469

Quanto ao movimento de cabotagem, depois de repetido decrescimento até 1934, de-  
senha-se uma sensível reacção em 1935; e quanto ao movimento de longo curso, diminuição  
em 1932, seguida de progresso nos demais annos, sendo atingido o maximo do quinquennio  
em 1935, com 39 navios, correspondentes a 108.250 toneladas.

Movimento de mercadorias — E' o seguinte no quinquennio:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931.....	4.910	—	15.412	—
1932.....	2.842	— 2.068	17.732	+ 2.320
1933.....	5.105	+ 2.265	18.089	+ 357
1934.....	5.556	+ 451	16.200	— 1.889
1935.....	9.094	+ 3.538	17.671	+ 1.471

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1931.....	1.739	—	8.907	—
1932.....	1.555	— 184	11.298	+ 2.391
1933.....	1.787	+ 234	12.466	+ 1.168
1934.....	1.637	— 150	12.735	+ 269
1935.....	1.397	— 240	11.961	— 774

Quanto á importação: na de longo curso, diminuição em 1932, logo compensada.  
com o augmento sensível nos annos seguintes, até o maximo de 9.094 em 1935; e na de  
cabotagem, augmento até 1933, com o maximo de 18.089 toneladas, diminuição em 1934  
e reacção em 1935. Quanto á exportação: na de longo curso, aliás insignificante, pequenas  
variações apenas; e na de cabotagem, augmento até 1934, com diminuição em 1935.

Receita — Consiste somente no imposto adicional de 10 %, que foi, em 1935, de  
352 :824\$600.

PORTO DE LAGUNA

Movimento de embarcações — Não houve movimento marítimo de longo curso  
no porto de Laguna, onde raramente dá entrada algum cargueiro de longo curso de redu-  
zido calado, tendo em vista as difficuldades de accesso e pouca profundidade da barra.  
O movimento de navios de cabotagem resume-se no seguinte:

ANNOS	CABOTAGEM			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.
1931.....	539	193.849	—	—
1932.....	534	183.874	+ 5	— 9.975
1933.....	550	179.204	+ 16	— 4.670
1934.....	143	12.316	— 407	— 66.888
1935.....	167	19.684	+ 24	+ 6.368

Verifica-se, pelo exame deste quadro, a sensível diminuição do movimento marítimo de cabotagem, que passou de 193.849 toneladas, em 1931, para 12.316 toneladas, em 1934, apresentando-se um aumento, relativamente pequeno, em 1935.

**Movimento de mercadorias — Tem-se, no quinquennio:**

ANNOS	IMPORTAÇÃO		EXPORTAÇÃO			
	CABOTAGEM		LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1931.....	8.392	—	211	—	18.138	—
1932.....	8.885	+ 493	45	— 168	22.529	+ 4.391
1933.....	8.716	— 169	134	+ 91	12.475	— 10.054
1934.....	7.986	— 730	86	— 48	17.657	+ 5.182
1935.....	8.765	+ 779	746	+ 660	12.509	— 5.148

Na importação de cabotagem, unica no porto de Laguna, verificam-se pequenas depressões em 1933 e 1934, mas de pèquena monta e mantendo-se, portanto, um certo equilibrio.

Quanto á exportação: valores insignificantes na de longo curso, havendo, em todo caso, sensível augmento de 1935; e oscillações na de cabotagem, em torno de uma linha descendente, que faz apparecer em 1935 o minimo do quinquennio, com 12.509 toneladas.

**Receita** — Não ha neste porto, porquanto não existe arrecadação do imposto adicional de 10 %.

**PORTO DO RIO GRANDE**

Com os dados vindos do Rio Grande á ultima hora, poude ser completado o resumo quinquennial abaixo, no qual são reunidos os dados relativos ao Porto Novo e ao Porto Antigo.

**Movimento de embarcações — Tem-se o resumo:**

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1931.....	912	1.307.129	—	—	348	1.257.113	—	—
1932.....	833	1.268.862	— 79	— 58.267	244	1.975.361	— 104	+ 718.248
1933.....	924	1.367.280	+ 91	+ 98.418	302	1.294.962	+ 58	— 680.599
1934.....	838	1.312.596	— 86	— 54.884	323	1.406.973	+ 21	+ 112.011
1935.....	912	1.161.490	+ 74	— 150.906	401	1.590.708	+ 78	— 183.735

Quanto ao movimento de cabotagem, ligeiras variações apenas de anno a anno, chegando-se em 1935 a valor proximo do de 1934 e inferior ao de 1931; e quanto ao movimento de longo curso, variações tambem não muito sensiveis, com valor em 1935 superior ao de 1934, mas ainda não attingindo o maximo em tonelagem, observado em 1932.

**Movimento de mercadorias — Tem-se o seguinte resumo:**

## IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1931.....	85.116	—	106.146	—
1932.....	61.551	— 23.565	86.492	— 19.654
1933.....	62.141	+ 590	98.181	+ 11.689
1934.....	68.133	+ 5.992	129.128	+ 30.947
1935.....	56.545	— 11.588	186.458	+ 57.330

## EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Diferenças	No anno	Diferenças
1931.....	55.550	—	105.329	—
1932.....	36.414	— 19.136	97.061	— 8.268
1933.....	23.572	— 12.842	117.948	+ 20.887
1934.....	26.141	+ 2.569	115.261	— 2.687
1935.....	49.989	+ 23.848	123.399	+ 8.138

Quanto á importação: na de longo curso, forte decrescimo em 1932, para verificar-se augmento em 1933 e 1934, embora lento, com diminuição em 1935; e na de cabotagem, tambem sensivel diminuição em 1932, porém com reacção mais forte em 1933, 1934 e 1935, quando aparece o valor maximo de 186.488 toneladas.

Quanto á exportação: na de longo curso, decrescimo accentuado até 1933, com leve reacção em 1934, e mais accentuada em 1935; e na de cabotagem, decrescimo em 1932, augmento accentuado em 1933, diminuição em 1934 e augmento accentuado em 1935, com o maximo de 123.399 toneladas.

**Receita** — Devido á falta de remessa de toda a estatística do anno findo pela Fiscalização dos Portos do Rio Grande do Sul, faltam os dados sobre a receita do porto, quer relativa a renda bruta, quer ao imposto adicional de 10 %, em 1935.

## PORTO DE CORUMBÁ

Somente depois de installada a Fiscalização desse porto em 1934 passaram a ser colligidos os dados estatísticos respectivos, razão pela qual será considerado aqui apenas o biennio de 1934 a 1935.

**Movimento de embarcações** — Eis aqui os resultados do movimento do porto em 1934 e 1935:

ANNOS	CABOTAGEM				LONGO CURSO			
	Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS		Nº.	Tons. de reg.	DIFERENÇAS	
			Nº.	Tons.			Nº.	Tons.
1934.....	324	52.687	—	—	20	11.050	—	—
1935.....	389	42.043	+ 65	— 10.644	42	23.593	+ 22	+ 12.543

Verifica-se, por estes resultados, uma diminuição em tonelagem dos navios de cabotagem, embora com augmento no numero; e que houve sensível augmento no movimento de longo curso, elevado em 1935 a mais do dobro do mesmo movimento em 1934.

**Movimento de mercadorias** — Tem-se para a importação e a exportação em 1934 e 1935:

IMPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1934.....	4.474	—	4.975	—
1935.....	3.189	— 1.287	4.875	— 100

EXPORTAÇÃO

ANNOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM	
	No anno	Differenças	No anno	Differenças
1934.....	2.222	—	304	—
1935.....	2.205	— 17	3.777	+ 3.413

Quanto á importação: na de longo curso, diminuição em 1935 em relação ao anno anterior; e na de cabotagem, também diminuição, porem insignificante.

Quanto á exportação: diminuição muito pequena na de longo curso e augmento accentuado na de cabotagem, em 1935.

**Receita** — Consiste a receita no porto de Corumbá exclusivamente na arrecadação do imposto adicional de 10 %, que attingiu, em 1935, a importancia de 87 :023\$600.

Aqui terminando o relato desta primeira parte dos trabalhos attinentes á 4ª Divisão, relativa á estatística dos portos, passo agora a considerar a segunda e ultima parte, constante da estatística de navegação.

**CARACTERISTICOS GERAES DOS PORTOS (EM 31 DE DEZEMBRO DE 1935)**

PORTOS	COORDENADAS GEOGRAPHICAS		DISTANCIAS EM MILHAS		PROFUNDIDADES EM AGUAS MINIMAS		AMPLI- TUDE DA MARÉ
	Latitude Sul	Longitude Oeste	Entre si	Ao Rio de Janeiro	Do canal de acesso	Do anco- radouro	
Manáus.....	5° 8'50"	60° 0' 0"	—	3.048	Metros 20,00	Metros 19,00	—
Belém.....	1° 17'42"	48° 29'12"	880	2.172	8,50	6,50	3,95
São Luiz.....	2° 30'18"	44° 16' 8"	370	1.882	6,00	8,00	7,80
Tutoya.....	—	—	136	1.746	4,00	11,80	3,00
Amarração.....	2° 52'42"	41° 39' 0"	38	1.708	1,40	5,00	4,36
Camocim.....	2° 54' 0"	40° 51' 0"	60	1.663	4,00	6,00	4,02
Fortaleza.....	3° 43'18"	38° 30' 0"	178	1.494	8,00	8,00	4,14
Aracaty.....	—	—	45	1.449	—	7,00	2,00
Natal.....	5° 47' 0"	35° 11'36"	211	1.238	6,00	8,00	3,82
Cabedello.....	6° 58'18"	34° 50'18"	58	1.162	8,00	8,00	3,10
João Pessoa.....	7° 6'50"	34° 53' 0"	9	1.171	—	2,00	—
Recife.....	8° 31' 7"	34° 54'48"	93	1.078	10,00	10,00	3,10
Maceió.....	9° 40'33"	35° 44' 0"	129	966	9,00	7,50	2,59
Aracajú.....	10° 54' 0"	37° 36' 6"	123	878	3,50	10,00	3,20
Bahia.....	12° 59' 6"	38° 31'24"	168	746	8,00	10,00	3,18
Ihéus.....	14° 48' 6"	39° 0'54"	120	652	4,00	6,00	2,40
Victoria.....	20° 19' 5"	40° 17' 4"	369	279	8,50	10,00	2,15
Rio de Janeiro.....	22° 54' 3"	43° 10' 3"	286	0	10,00	10,00	2,14
Nittheroy.....	22° 54' 3"	43° 10' 3"	4	4	—	8,00	2,40
Angra dos Reis.....	23° 0'30"	44° 19'15"	79	79	7,50	7,50	1,20
Santos.....	23° 38' 2"	46° 24' 0"	127	206	8,50	10,00	1,85
Paranaguá.....	25° 31'18"	48° 30'48"	167	349	6,00	8,00	3,78
S. Francisco.....	26° 14'17"	48° 41'33"	65	359	6,00	10,00	2,86
Itajahy.....	26° 55'33"	48° 36'56"	60	392	4,00	6,00	2,20
Florianopolis.....	27° 35'48"	48° 33'42"	50	416	4,00	6,00	2,15
Laguna.....	28° 30' 8"	48° 47' 3"	62	462	4,00	5,00	1,50
Rio Grande.....	32° 1'30"	52° 3' 0"	302	740	8,50	8,00	0,74
Corumbá.....	18° 59'48"	57° 39'18"	2.163	2.903	—	2,50	—

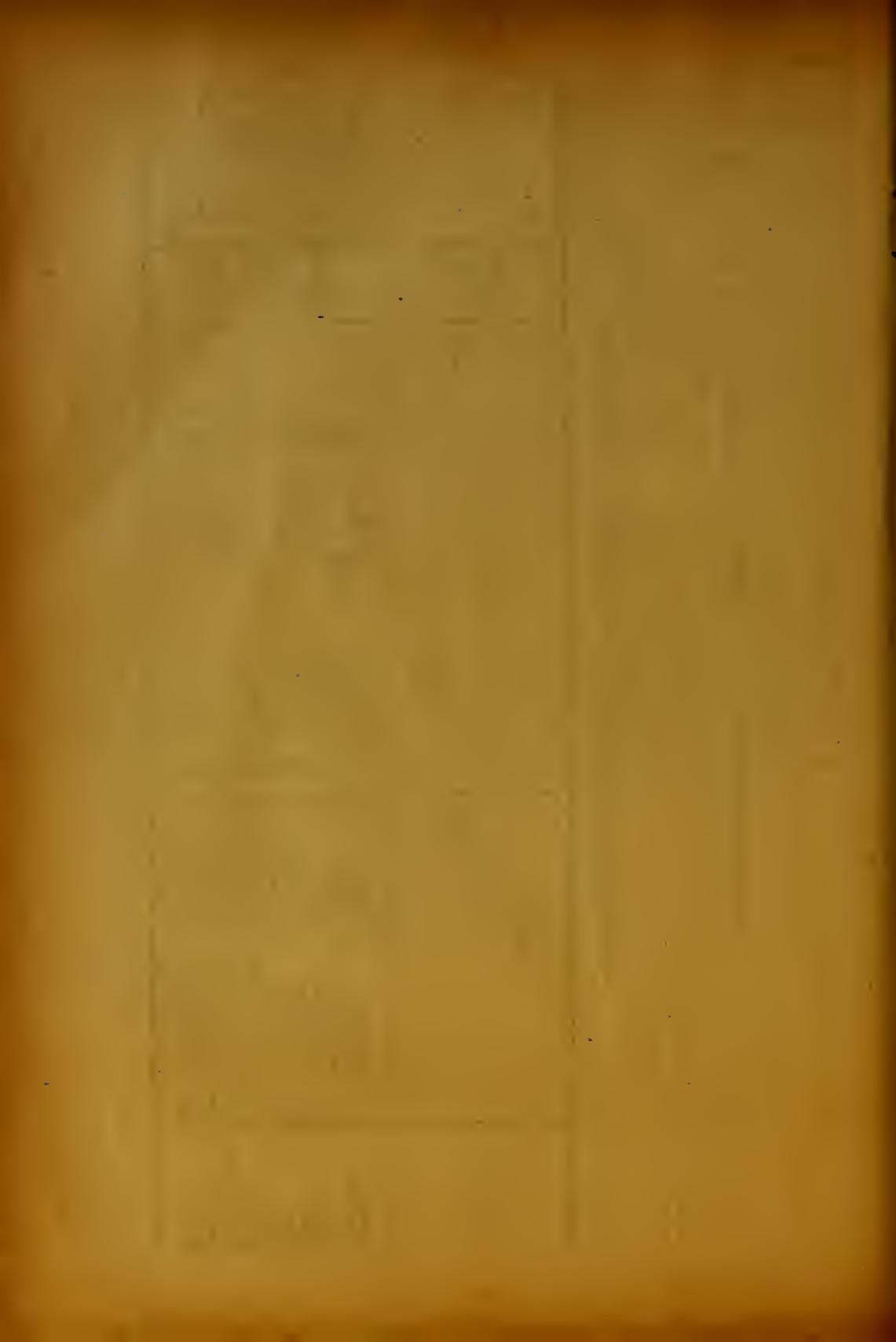
## DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4ª DIVISÃO

Principaes caracteristicos do aparelhamento dos portos organizados (31 de Dezembro de 1935)

PORTOS	CÁES ACOSTAVEL		ARMAZENS				GUINDASTES		LOCOMOTIVAS		Exclensão das linhas ferricas M.	ENTIDADE QUE EXPLORA	
	TYPE	Extensão M.	Altura minima d'agua M.	INTERNOS		EXTERNOS		Nº.	Poder Tons.	Nº.			Polencia H. P.
				Nº.	Area total M2	Nº.	Area total M2						
Manáus.....	Tres fluctuantes.....	1313,97	19,00	8	19031,00	—	—	91,5 a 5,0	—	—	—	"Manáus Harbour"	
Belém (Pará).....	Alvenaria em blocos.....	1860,00	10 a 5	8	71200,00	—	—	112,5 a 5,0	—	—	—	"Port of Pará"	
Natal.....	Lages sobre estacaria.....	200,00	6,40	2	3552,50	—	—	4	—	—	—	Governo Federal	
Cabelallo.....	Estacaria aço "Larsen".....	400,20	8,00	2	6891,42	—	—	51,5 a 5,0	—	—	—	Governo do Estado	
Recife.....	Alvenaria em blocos.....	2270,18	10 a 8	15	41879,27	—	—	451,5 a 23,0	2	90	—	Governo Federal	
Bahia.....	Alvenaria em blocos.....	1480,00	10 a 2,2	9	23266,00	—	—	171,5 a 5,0	—	—	—	Cia. Cession. Docas	
Ilhéus.....	Duas pontes.....	367,00	5,0 a 2,5	3	2555,63	—	—	—	—	—	—	Cia. Indu. de Ilhéus	
Rio de Janeiro.....	Alvenaria sobre caixões	4640,00	10 a 8,2	18	115585,00	4	48600,00	1001,5 a 5,0	—	18360 a 900	—	Governo Federal	
Niterhoj.....	Estacaria cim. armado.....	1469,74	7 a 2	2	7734,54	—	—	31,5 a 5,0	—	—	—	C. Bras. de Portos	
Angra dos Reis.....	Estacaria aço "Larsen".....	300,00	8,00	2	6607,66	—	—	31,5 a 5,0	—	—	—	Governo do Estado	
Santos.....	Alvenaria em blocos.....	5021,00	10 a 7	27	110117,00	12	102700,00	1391,5 a 80,0	—	16100 a 150	—	C. Docas de Santos	
Paranaguá.....	Estacaria cim. armado.....	500,00	8 a 5	2	6720,00	—	—	2	—	1	—	Governo do Estado	
Rio Grande.....	Alvenaria em blocos.....	2372,00	8,5 a 4,2	17	46882,00	—	—	392,5 a 5,0	—	—	—	Governo do Estado	

vite



## DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

### 4ª DIVISÃO

Relação das taxas de 2 % e 0,7 %, ouro, destinadas a construção e à conservação dos portos e barras, nos diversos portos da União

---

As taxas de 2 % e 0,7 %, ouro, foram creadas respectivamente pelos decretos numeros 1.144, de 30 de Novembro de 1903, e n. 14.481, de 18 de Novembro de 1920, esta ultima abrangendo somente os portos de Santa Catharina e Rio Grande do Sul. Em virtude do decreto n. 23.481, de 21 de Novembro de 1933, passaram a ser arrecadadas em papel, á razão de 8\$000 papel para 1\$000 ouro e a partir de 24 de Novembro de 1933: e em face do decreto n. 24.577, de 4 de Julho de 1934, ficou supprimida a taxa de 0,7 %, bem como substituida a de 2 % pela de 10 % additionaes, papel, a partir de 1º de Setembro de 1934.

---

**TAXA DE 2 % OURO DESDE O INICIO DE SUA ARRECAÇÃO NOS DIVERSOS PORTOS ATÉ A SUA EXTINÇÃO**

PORTOS	ARRECAÇÃO EM OURO		ARRECAÇÃO EM PAPEL	
	Periodo	Importancia	Periodo	Importancia
Belém.....	1907 a 23—11—33	8.033.315\$567	24—11—33 a 31—8—34	623.455\$200
São Luiz.....	1909 " "	1.722.393\$866	" " "	179.234\$300
Tutoya.....	1913 " "	212.775\$399	" " "	62.447\$899
Amarração.....	1935 " "	1.168\$600	" " "	1.060\$000
Fortaleza.....	1909 " "	2.429.813\$449	" " "	556.464\$312
Natal.....	1913 " "	459.704\$362	" " "	184.377\$500
Cabedello.....	1911 " "	1.102.574\$879	" " "	419.384\$800
Recife.....	1907 " "	19.735.205\$521	" " "	3.197.549\$100
Maceió.....	1923 " "	863.979\$907	" " "	35.926\$580
Aracajú.....	1915 " "	450.633\$817	" " "	11.635\$800
Bahia.....	1907 " "	14.216.549\$075	" " "	1.264.979\$300
Victoria.....	1909 " "	1.038.058\$202	" " "	81.765\$200
Rio de Janeiro.....	1903 " "	163.365.963\$036	" " "	32.265.573\$640
Nitheroy.....	1929 " "	1.606.482\$401	" " "	—
Santos.....	1932 " "	4.923.080\$100	" " "	29.468.714\$606
Paranaguá.....	1907 " "	2.839.573\$084	" " "	210.579\$369
Antonina.....	1926 " "	55.799\$924	" " "	46.959\$398
S. Francisco.....	1908 " "	1.340.040\$471	" " "	191.154\$600
Itajahy.....	1910 " "	113.080\$291	" " "	45.453\$544
Florianopolis.....	" " "	941.427\$833	" " "	152.356\$700
Rio Grande.....	1907 " "	24.721.470\$054	" " "	3.313.691\$000
Corumbá.....	1909 " "	961.014\$765	" " "	49.578\$600
Totaes.....	—	251.124.114\$403	—	72.362.339\$448

OBSERVAÇÕES: — No porto de Belém a arrecadação foi suspensa em Junho de 1910 e restabelecida em Junho de 1913. No porto de Nitheroy a arrecadação pela respectiva Alfandega iniciou-se a 7 de Abril de 1930 e foi suspensa em 1931, com a extinção dessa Alfandega, dando um total de Rs. 22 665\$310, a sommar-se á parte arrecadada na Alfandega da Capital Federal, dando o total acima. No porto de Itajahy faltam os dados de 1919 a 1925, que não foram obtidos.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Taxa de 0,7 % de conservação das barras nos portos de Santa Catharina e Rio Grande do Sul, desde o início até a extinção da sua arrecadação

PORTOS	ARRECADACÃO EM OURO		ARRECADACÃO EM PAPEL	
	Periodo	Importancia	Periodo	Importancia
São Francisco.....	1927 a 23—11—35	160 705\$341	24—11—33 a 31—8—34	116 819\$300
Itajahy.....	1926 " "	27 556\$650	" " "	15 993\$056
Florianopolis.....	1920 " "	188 662\$233	" " "	53 355\$400
Rio Grande.....	1921 " "	5.398 565\$651	" " "	864 784\$600
Totales.....	—	4.775 489\$885	—	1.050 952\$556

OBSERVAÇÃO: — Taxa creada para os portos aqui mencionados, pelo Decreto n. 14.481, de 18 de Novembro de 1920. — Passou a ser arrecadada em papel, a razão de Rs. 8\$000 papel para 1\$000 ouro, de 24 de Novembro de 1933 em diante. — (Decreto n. 23.481, de 21 de Novembro de 1933); e foi supprimida a partir de 1º de Setembro de 1934 (Decreto n. 24.577, de 4 de Julho de 1934).

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Renda bruta da exploração dos portos organizados, desde o início

PORTOS					SONNV				PORTOS			
SONNV	MANAUS	BELÉM	BAHIA	RIO DE JANEIRO	SANTOS	SONNV	RECIFE	ILHEUS	NICHEROY	RIO GRANDE		
1892	—	—	—	—	187.147,8868	1918	593.995,8190	—	—	579.510,5530		
1895	—	—	—	—	967.254,8960	1919	3.336.367,8260	—	—	3.736.589,8444		
1894	—	—	—	—	2.194.259,7355	1920	3.284.361,2275	—	—	3.896.985,8935		
1895	—	—	—	—	4.384.889,2999	1921	1.583.980,8771	—	—	1.996.499,8546		
1896	—	—	—	—	6.263.722,8085	1922	2.056.311,8511	—	—	3.399.272,8425		
1897	—	—	—	—	9.074.043,8325	1923	4.001.400,8187	—	—	4.091.491,8953		
1898	—	—	—	—	10.157.831,8937	1924	4.842.990,2588	—	—	4.428.566,8718		
1899	—	—	—	—	9.377.455,8530	1925	5.149.230,8990	407.815,8241	—	4.397.880,8391		
1900	—	—	—	—	7.977.174,8628	1926	5.682.121,8463	663.802,8749	—	4.006.083,8960		
1901	—	—	—	—	11.128.942,8750	1927	5.368.045,8010	665.754,8471	—	4.521.246,8105		
1902	—	—	—	—	11.336.311,8080	1928	6.071.078,8300	780.577,8051	—	5.952.161,8655		
1903	—	—	—	—	9.984.745,8845	1929	7.158.506,8820	823.896,8704	—	5.961.978,8153		
1904	—	—	—	—	9.911.058,8997	1930	5.026.151,8020	822.512,8885	94.081,8124	3.495.320,8924		
1905	2.570.291,8802	—	—	—	10.493.370,8340	1931	3.861.644,8550	802.706,8318	135.937,8650	2.466.590,8131		
1906	—	—	—	—	13.172.713,8884	1932	3.805.638,8960	1.179.220,8299	40.496,8600	2.639.676,8500		
1907	—	—	—	—	15.253.917,8892	1933	4.506.823,8500	1.052.624,8779	51.423,8100	2.479.855,8200		
1908	9.701.808,8925	8.161,8464	—	—	13.344.794,8620	1934	4.884.781,8100	1.220.681,8010	73.393,8100	—		
1909	—	590.214,8515	—	—	16.147.688,8796	1935	5.443.593,8600	1.325.245,8754	594.066,8500	—		
1910	3.874.574,8894	1.814.193,8074	—	1.304.270,8034	14.825.219,8731	TOTALS	76.657.021,8763	9.744.837,8259	987.398,8054	55.938.709,8566		
1911	3.387.505,8776	2.773.573,8809	—	4.201.019,8276	18.097.752,8737							
1912	3.375.150,8237	5.616.266,8602	—	6.088.713,8849	25.227.120,8291							
1913	2.674.619,8630	4.716.827,8097	—	8.951.967,8108	27.785.592,8767							
1914	2.193.689,8799	3.454.550,8346	1.398.074,8940	7.073.673,8815	18.008.794,8585							
1915	1.899.844,8374	3.428.648,8731	2.962.254,8140	6.636.430,8092	16.895.280,8615							
1916	2.132.773,8357	4.500.066,8089	3.094.248,8050	6.478.534,8785	17.370.027,8145							
1917	2.216.588,8777	5.216.703,8671	3.157.218,8990	7.417.375,8601	15.205.628,8080							
1918	1.638.668,8720	5.126.594,8076	3.611.727,8200	8.343.514,8287	15.437.219,8661							
1919	2.462.972,8865	4.866.593,8797	3.718.911,8790	12.587.426,8271	22.533.815,8870							
1920	1.891.107,8951	3.755.796,8570	4.109.852,8480	13.191.141,8553	23.554.218,8780							
1921	1.681.066,8878	2.879.948,8120	3.236.528,8546	13.344.747,8397	26.452.362,8899							
1922	1.907.167,8060	2.732.939,8610	3.911.636,8780	12.343.845,8136	23.114.927,8878							
1923	1.931.002,8890	3.145.524,8690	3.930.188,8220	15.804.350,8796	29.549.644,8574							
1924	2.457.256,8929	4.013.843,8900	4.599.027,8517	19.451.971,8206	37.954.034,8356							

		PORTOS					
			NATAL	CABEDELO	ANGRA DOS REIS	PARANAGUÁ	
		ANOS					
1925	3.155.621\$8803	4.381.210\$240	5.042.341\$390	25.377.145\$291	50.243.476\$164		
1926	5.528.375\$043	4.166.443\$870	4.485.587\$520	26.111.451\$623	44.829.439\$429		
1927	2.977.150\$8495	3.909.152\$740	4.714.832\$340	24.523.557\$002	47.715.017\$071		
1928	2.608.904\$950	3.899.523\$020	5.030.239\$852	26.056.008\$297	51.387.711\$460		
1929	2.756.999\$455	4.325.009\$930	4.697.535\$070	28.760.058\$103	55.812.500\$470		
1930	2.286.432\$313	3.671.696\$700	5.398.747\$687	20.649.969\$142	38.403.421\$340		
1931	2.422.922\$260	3.604.926\$520	4.624.839\$210	15.898.164\$870	35.134.944\$592		
1932	2.189.975\$714	3.331.930\$040	4.929.110\$907	15.505.343\$974	34.626.542\$693		
1933	2.820.005\$211	3.694.519\$840	5.022.098\$958	16.529.360\$830	40.873.933\$617		
1934	3.036.589\$809	3.624.859\$200	4.909.098\$720	16.005.617\$000	41.847.734\$918		
1935	2.834.576\$876	4.153.599\$800	5.647.172\$320	18.849.888\$800	46.512.085\$411		
TOTAIS	80.387.620\$773	101.403.324\$061	92.251.066\$627	377.485.376\$138	977.775.750\$591		
						1.156.148\$700	292.384\$900
						214.154\$702	292.384\$900

DEPARTAMENTO NACIONAL

4.º DI

Renda da taxa de 2 % ouro e do imposto adicional

PORTOS	TAXA DE			
	1931		1932	
	Ouro	Papel	Ouro	Papel
Manáus.....	—	—	—	—
Belém.....	114.454\$495	750.192\$567	98.979\$993	549.941\$651
São Luiz.....	26.714\$870	195.864\$547	26.352\$660	204.837\$761
Tutoya.....	8.641\$815	65.780\$200	5.505\$076	43.406\$534
Amarração.....	—	—	—	—
Fortaleza.....	57.482\$894	445.450\$503	45.543\$788	344.493\$578
Natal.....	19.788\$664	—	8.402\$236	67.933\$475
Cabedello.....	63.702\$410	496.752\$926	41.197\$930	320.679\$611
Recife.....	405.789\$640	3.861.644\$550	381.494\$791	3.805.638\$960
Maceió.....	42.823\$187	—	30.951\$369	240.213\$951
Aracajú.....	11.178\$347	86.082\$936	8.128\$515	62.984\$343
Bahia.....	227.517\$210	4.624.839\$210	210.264\$685	4.929.110\$907
Victoria.....	15.446\$523	119.187\$681	24.057\$898	181.877\$600
Rio de Janeiro.....	3.866.908\$318	27.384.023\$703	4.097.008\$391	22.325.113\$050
Nitheroy.....	426.504\$060	—	279.044\$390	—
Angra dos Reis.....	—	—	—	—
Santos.....	—	—	579.510\$300	4.209.562\$819
Paranaguá.....	52.258\$430	395.992\$317	22.610\$302	155.289\$194
Antonina.....	7.489\$294	34.303\$600	5.040\$141	37.714\$322
São Francisco.....	25.013\$719	185.610\$117	19.784\$894	149.407\$391
Itajahy.....	5.651\$245	42.812\$582	6.317\$486	48.287\$341
Florianopolis.....	23.757\$104	180.229\$810	15.293\$068	117.263\$401
Rio Grande.....	667.914\$418	5.050.856\$076	481.082\$233	3.705.503\$733
Corumbá.....	20.211\$555	—	10.353\$009	—
Totaes.....	5.662.744\$138	—	6.117.899\$265	—

OBSERVAÇÕES: — A partir de 24 de Novembro de 1933 arrecadação sómente em papel, á razão de posto adicional de 10 %.

O total de 1.935 acha-se incompleto, devido ao grande atrazo nos dados mensaes

## DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

### VISÃO

de 10 % quinquennio de 1931 a 1935

2 % OURO				IMPOSTO ADICIONAL DE 10 %	
1933 (até 23 de Nov.)		1933 (desde 24 Nov.)	1933 (até 31 Ag.)	1934 (desde 1º. Set.)	1935
Ouro	Papel	Papel	Papel		
—	—	—	—	—	252.299\$450
114 420\$100	712.116\$829	80 307\$209	543.150\$000	516 713\$470	921.693\$600
31 603\$600	31 603\$600	18 723\$500	161.511\$000	125 105\$470	283 945\$000
7 116\$300	50.161\$159	4.847\$599	57.600\$500	22 058\$154	98 054\$900
1.168\$600	8 488\$710	—	1 060\$000	—	11.028\$100
75 294\$227	532 446\$386	74.379\$672	482 084\$640	17.755\$200	919 621\$700
16 393\$000	114 596\$801	18 972\$600	165 404\$900	115.769\$400	330.105\$800
55 840\$400	390 290\$479	63.540\$400	355 998\$500	228 273\$800	752 023\$000
425 431\$300	2.975 922\$100	369.408\$400	2.828 140\$700	1.472 536\$700	4.482 124\$600
40 672\$900	284 236\$002	35 926\$580	358 880\$900	—	—
19.147\$500	129 611\$005	7.642\$100	4.995\$700	18.361\$100	70.092\$200
214 863\$800	1.503 315\$796	185 145\$100	1.245 831\$800	669.481\$800	2.229.513\$400
8.314\$500	57.492\$500	8.032\$300	73.733\$900	47.488\$500	163.903\$100
4.739 312\$738	28.015 715\$552	4.437.587\$580	27.777.986\$060	10.778.428\$682	35.769.559\$500
204 504\$774	—	—	—	—	454.291\$700
—	—	—	—	—	148.186\$800
4.343 569\$800	30.471 509\$192	4.630.887\$106	24.787 827\$500	10.832 841\$500	39.655.103\$600
38 863\$880	273 924\$854	44 516\$859	165 052\$500	77 208\$200	451 174\$100
5.729\$802	38.701\$676	1.313\$693	45 645\$700	30 296\$300	175 668\$800
18.118\$475	125.083\$580	17 629\$400	173.525\$200	80 496\$100	313 908\$000
8 063\$428	56 096\$378	6.850\$644	38 602\$900	15 923\$400	97 585\$900
22 515\$600	157 878\$964	18 101\$700	134 255\$100	91 083\$200	352 824\$600
503.191\$100	3.353 686\$361	659 173\$900	2.654 517\$200	1.363 145\$600	—
10.525\$500	—	—	26 055\$000	31 279\$600	87 023\$600
10.700.156\$550	—	10.782.986\$048	62.032 878\$500	26.332 244\$676	88.019.701\$450

1\$000 ouro para 8\$000 papel, até 1º. de Setembro de 1934, quando a taxa de 2 % foi substituída pelo imposto por parte das Fiscalizações dos Portos de Santos e Rio Grande.

**RENDA BRUTA DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS ORGANIZADOS QUINQUENNIO  
DE 1931 A 1935**

PORTOS	ANNOS					DATA DO INICIO DA EXPLORAÇÃO
	1931	1932	1933	1934	1935	
Manáus.....	2.422 922\$260	2.189 975\$714	2.820 589\$809	3.030 589\$809	2.834 576\$876	1903.
Belém (Pará).....	3.604 926\$520	3.551 930\$040	3.694 519\$840	3.624 859\$200	4.153 599\$800	2º semestre 1908.
Natal.....	—	30 251\$300	270 449\$200	395 726\$600	471 972\$900	Novembro de 1932.
Cabedello.....	5.861 644\$550	3.805 638\$960	4.506 823\$500	4.884 781\$100	5.443 593\$600	1º de Maio 1935.
Recife.....	4.624 839\$210	4 929 110\$907	5.022 098\$958	4 909 098\$720	5.647 172\$320	12 de Setembro 1918.
Bahia.....	815 146\$222	1 197 177\$968	1 068 654\$597	1 220 681\$010	1 325 245\$754	1914.
Ilhéus.....	15.898 164\$870	15.505 343\$974	16.329 360\$830	16.005 617\$000	18.894 888\$800	1910.
Rio de Janeiro.....	133 937\$630	40 496\$600	51 423\$100	73 393\$100	594 066\$500	1930.
Niteroy.....	35.154 944\$592	34 626 542\$695	40.873 933\$717	41.847 734\$918	214 154\$702	29 Outubro de 1934.
Angra dos Reis.....	3.564 368\$584	2 613 812\$815	2 310 936\$412	2 430 351\$500	46.512 085\$411	1892.
Santos.....	—	—	—	—	292 384\$900	Abril de 1935.
Paranáguá.....	—	—	—	—	—	Outubro de 1919.
Rio Grande.....	—	—	—	—	—	—
<b>Totais.....</b>	<b>70.080 894\$438</b>	<b>68.270 260\$969</b>	<b>77.148 789\$965</b>	<b>78.420 832\$957</b>	<b>86.713 952\$365</b>	—

OBSERVAÇÕES: — Incompleto o anno de 1935, devido ao atraso de remessa dos quadros mensaes pela Fiscalização do porto do Rio Grande.

## DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4ª DIVISÃO

Resumo geral das entradas de embarcações no quinquênio de 1931 a 1935

ESPECIFICAÇÃO	1931		1932		1933		1934		1935	
	N.º	Tons. de registro								
<i>Mandius:</i>										
Cabotagem.....	1.087	270.828	841	275.999	736	288.818	977	268.261	907	264.612
Longo curso.....	48	145.448	29	127.772	50	195.059	41	185.742	47	161.106
Total.....	1.135	414.276	870	403.771	786	483.877	1.018	454.003	954	425.718
<i>Belém:</i>										
Cabotagem.....	1.140	672.610	1.307	722.056	1.096	752.248	782	617.624	984	640.052
Longo curso.....	173	500.552	148	411.153	168	447.406	202	558.128	240	622.272
Total.....	1.313	1.172.962	1.455	1.133.189	1.264	1.199.654	988	1.175.752	1.224	1.262.324
<i>São Luiz:</i>										
Cabotagem.....	278	651.852	261	587.652	282	629.585	258	555.607	248	598.272
Longo curso.....	63	157.775	41	98.931	48	115.844	56	145.150	75	207.294
Total.....	341	809.605	302	686.583	330	745.229	314	698.657	323	805.566
<i>Tuboya:</i>										
Cabotagem.....	87	84.065	86	82.865	73	79.061	65	76.272	67	80.867
Longo curso.....	49	126.514	31	71.728	24	56.785	37	91.599	55	149.791
Total.....	136	210.579	117	154.591	97	135.846	102	167.931	122	230.658
<i>Anaração:</i>										
Cabotagem.....	11	6.108	42	6.722	45	26.931	58	50.725	95	14.407
Longo curso.....					3	8.810	1	2.982	3	8.355
Total.....	11	6.108	42	6.722	46	35.741	39	53.705	98	22.740

ESPECIFICAÇÃO	1951		1952		1953		1954		1955	
	N.º	Tons. de registro								
<i>Camacini:</i>										
Cabotagem.....	—	—	—	—	78	46.649	127	41.110	143	29.189
Longo curso.....	—	—	—	—	2	5.781	19	49.755	33	90.974
Total.....	—	—	—	—	80	52.430	146	90.845	176	120.163
<i>Fortaleza:</i>										
Cabotagem.....	522	827.925	438	718.324	473	776.182	498	764.146	456	848.782
Longo curso.....	106	279.876	32	214.746	87	241.510	114	319.428	95	260.706
Total.....	628	1.107.801	470	W 953.070	560	1.017.692	612	1.083.574	551	1.109.488
<i>Aracaju:</i>										
Cabotagem.....	—	—	—	—	93	69.359	63	49.078	44	31.119
Longo Curso.....	—	—	—	—	—	—	6	15.440	4	11.180
Total.....	—	—	—	—	93	69.359	69	64.518	48	42.919
<i>Natal:</i>										
Cabotagem.....	292	575.768	239	500.466	271	550.133	286	938.016	375	982.319
Longo Curso.....	110	142.920	81	72.455	97	130.551	63	279.978	79	369.809
Total.....	402	718.688	320	572.921	368	680.684	349	1.237.994	454	1.352.128
<i>Cabelallo:</i>										
Cabotagem.....	348	606.959	318	557.615	351	645.221	332	556.129	309	578.368
Longo Curso.....	72	165.522	65	157.398	66	164.632	78	212.892	132	356.592
Total.....	420	772.481	383	715.010	417	809.853	410	799.021	441	934.960
<i>João Pessoa:</i>										
Cabotagem.....	362	9.727	345	10.596	345	12.675	351	11.195	348	10.918
Longo Curso.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total.....	362	9.727	345	10.596	345	12.675	351	11.195	348	10.918

<i>Recife:</i>										
Cabotagem.....	1.094	1.679.944	1.021	1.495.095	1.117	1.698.752	1.081	1.654.160	1.015	1.555.017
Longo Curso.....	381	1.387.134	323	1.214.866	359	1.694.938	427	2.007.321	558	2.589.158
Total.....	1.475	3.067.078	1.344	2.709.959	1.476	3.393.670	1.508	3.661.481	1.573	3.924.175
<i>Nacéid:</i>										
Cabotagem.....	1.540	795.862	1.535	914.275	1.460	991.292	1.380	1.026.619	—	—
Longo Curso.....	66	158.524	57	146.351	57	136.162	64	177.977	—	—
Total.....	1.606	954.386	1.592	1.060.626	1.517	1.147.454	1.444	1.204.596	—	—
<i>Aracajú:</i>										
Cabotagem.....	385	133.502	325	94.101	340	119.912	358	120.198	358	112.314
Longo Curso.....	5	4.775	6	7.668	5	6.047	4	4.438	4	4.900
Total.....	390	138.077	329	101.769	345	125.959	342	124.636	342	117.214
<i>Bahia:</i>										
Cabotagem.....	994	1.887.182	894	1.712.586	908	1.753.973	891	1.616.506	2.968	1.391.463
Longo Curso.....	511	2.017.884	471	2.047.768	476	2.297.099	509	2.415.055	569	2.437.619
Total.....	1.505	3.905.066	1.365	3.760.354	1.384	4.051.072	1.400	4.031.561	3.537	3.829.082
<i>Ilhéus:</i>										
Cabotagem.....	409	162.066	478	147.002	400	147.823	414	142.907	479	96.453
Longo Curso.....	11	13.363	11	16.549	8	8.967	6	6.050	22	21.201
Total.....	420	175.429	489	162.551	408	156.790	420	148.957	501	117.654
<i>Victoria:</i>										
Cabotagem.....	559	924.889	600	1.099.891	520	996.780	487	896.817	1.127	676.357
Longo Curso.....	219	638.382	179	537.348	181	569.742	181	560.709	273	854.280
Total.....	778	1.563.271	779	1.637.239	701	1.476.522	668	1.457.526	1.400	1.530.637
<i>Rio de Janeiro:</i>										
Cabotagem.....	2.093	2.406.167	1.886	2.223.779	1.963	2.261.039	1.902	2.304.270	1.829	1.962.451
Longo Curso.....	1.801	9.018.733	1.557	7.994.001	1.641	8.158.482	1.704	8.157.170	1.731	8.449.661
Total.....	3.894	11.424.900	3.443	10.217.780	3.604	10.419.521	3.606	10.461.440	3.560	10.412.112

ESPECIFICAÇÃO

	1931		1932		1933		1934		1935	
	Nº.	Tons. de registro								
<i>Angra dos Reis:</i>										
Cabotagem.....	—	—	—	—	—	—	—	—	1077	37.087
Longo curso.....	—	—	—	—	—	—	—	—	69	198.950
Total.....	—	—	—	—	—	—	—	—	176	236.037
<i>Santos:</i>										
Cabotagem.....	1.489	2.058.584	1.036	1.471.524	1.379	1.890.770	1.274	1.854.495	1.302	1.536.732
Longo curso.....	1.573	8.108.055	1.096	5.747.957	1.582	8.256.166	1.595	8.280.139	2.134	8.691.605
Total.....	3.062	10.166.639	2.132	7.219.281	2.961	10.146.936	2.869	10.134.634	3.436	10.228.337
<i>Paranaguá:</i>										
Cabotagem.....	631	602.491	585	543.028	561	490.481	519	422.295	509	400.524
Longo curso.....	82	207.260	77	187.916	93	233.717	101	237.990	122	306.445
Total.....	713	809.751	662	730.944	654	724.198	620	660.285	631	706.967
<i>São Francisco:</i>										
Cabotagem.....	785	585.005	695	345.052	732	360.805	644	281.973	624	190.325
Longo curso.....	134	505.098	110	437.348	132	476.522	134	529.137	164	539.415
Total.....	917	890.105	803	782.380	864	837.327	778	811.110	788	729.740
<i>Ilajhy:</i>										
Cabotagem.....	539	193.849	534	183.874	550	179.204	496	157.027	493	144.591
Longo curso.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total.....	539	193.849	534	183.874	550	179.204	496	157.027	493	144.591
<i>Florianópolis:</i>										
Cabotagem.....	1.062	520.702	991	247.958	903	214.051	845	197.882	879	223.717
Longo curso.....	25	70.576	18	48.409	24	66.636	26	74.781	39	108.250
Total.....	1.087	591.278	1.009	296.347	927	280.687	871	272.663	918	341.967

*Laguna:*

Cabotagem.....	159	25.286	167	24.163	145	16.316	168	19.995	167	19.684
Longo curso.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total.....	159	25.286	167	24.163	145	16.316	168	19.995	167	19.684

*Rio Grande:*

Cabotagem.....	912	1.307.129	833	1.268.862	924	1.367.280	838	1.312.396	912	1.161.490
Longo curso.....	348	1.257.113	244	975.361	302	1.249.962	323	1.406.973	401	1.590.708
Total.....	1.260	2.564.242	1.077	2.244.223	1.226	2.617.242	1.161	2.719.369	1.313	2.752.198

*Corumbá:*

Cabotagem.....	—	—	—	—	—	—	324	52.687	389	42.043
Longo curso.....	—	—	—	—	—	—	20	11.050	42	23.593
Total.....	—	—	—	—	—	—	344	63.737	431	65.636

## DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

### 4ª DIVISÃO

Movimento de mercadorias de importação no quinquênio de 1931 a 1935

PORTOS	1951		1952		1953		1954		1955			
	Longo curso		Cabotagem		Longo curso		Cabotagem		Longo curso		Cabotagem	
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Manaus.....	7 219	65 535	4 654	82 247	8 762	91 354	10 358	107 153	6 206	99 670		
Delém.....	51 205	134 534	45 922	132 230	59 002	170 668	50 660	195 355	56 305	227 460		
São Luiz.....	8 579	10 605	5 015	13 754	8 027	15 282	9 582	15 072	7 700	18 518		
Tutuya.....	5 154	4 812	1 760	7 583	2 558	7 651	5 642	5 136	3 004	9 475		
Amarração.....	—	270	—	625	299	4 065	19	3 318	435	1 509		
Camocim.....	—	—	—	13 585	—	15 585	—	5 208	—	6 258		
Portaleza.....	17 947	34 170	13 785	119 125	20 386	85 901	23 541	52 087	24 882	55 861		
Aracaty.....	20 107	15 099	3 756	15 547	6 595	15 590	10 591	3 205	—	2 466		
Natal.....	18 546	22 253	12 729	30 719	25 445	31 500	19 909	21 328	18 546	50 689		
Cabedello.....	—	6 942	—	12 140	—	8 409	—	8 661	—	38 684		
João Pessoa.....	220 019	100 767	265 475	114 599	272 459	126 613	572 377	159 357	300 573	167 486		
Recife.....	6 737	41 541	5 828	34 189	5 660	38 607	5 463	38 357	—	17 207		
Maceió.....	1 762	18 590	1 294	15 270	1 305	20 604	1 586	15 349	1 811	19 251		
Aracajú.....	61 826	176 993	80 516	185 979	65 557	185 253	54 859	181 005	76 542	30 875		
Bahia.....	—	18 430	—	25 314	—	24 475	—	25 492	—	60 808		
Ilhéus.....	4 804	35 941	2 561	42 319	3 215	40 568	4 805	57 266	3 515	60 808		
Victoria.....	1 179 668	455 853	1 118 966	490 815	1 181 184	504 061	1 120 377	613 351	1 568 315	640 596		
Rio de Janeiro.....	27	6 276	—	5 658	—	4 661	—	6 028	—	8 581		
Nittheroy.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11 257		
Angra dos Reis.....	1 026 925	409 558	747 569	363 659	1 205 783	406 164	1 258 608	380 600	1 464 320	381 599		
Santos.....	8 371	14 574	4 211	14 140	9 752	19 470	8 229	19 720	9 888	18 692		
Paranaguá.....	16 936	51 245	15 194	16 165	19 635	17 645	19 055	20 670	—	19 286		
São Francisco.....	1 530	14 630	1 576	14 228	2 430	17 499	1 466	19 915	3 141	17 755		
Itajaí.....	4 910	15 412	2 842	17 732	5 105	18 089	5 556	16 200	9 094	17 691		
Florianópolis.....	—	8 392	—	8 885	—	8 716	—	7 986	—	8 765		
Laguna.....	85 116	81 092	61 551	64 934	62 141	75 845	68 155	109 865	56 545	144 702		
R. G. do Sul (porto novo).....	—	25 050	—	21 558	—	24 536	—	19 265	—	41 757		
R. G. do Sul (porto antigo).....	—	—	—	—	—	—	—	4 476	—	4 875		
Corumbá.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Totais.....	2 744 966	1 619 094	2 590 802	1 843 412	2 965 141	1 972 215	3 044 587	2 081 423	—	—		

NOTA — A alfandega de S. Francisco recusou facilitar a colheita de dados sobre a importação de longo curso.

## DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

### 4ª DIVISÃO

Movimento de mercadorias de exportação no quinquênio de 1931 a 1935

PORTOS	1931		1932		1933		1934		1935	
	Cabotagem		Cabotagem		Cabotagem		Cabotagem		Cabotagem	
	Tons.	Tons.	Longo curso	Tons.						
Manaus.....	28.755	21.828	28.458	18.172	51.028	21.565	37.975	25.749	35.299	25.465
Belém.....	58.172	77.491	44.226	99.668	44.815	104.055	52.816	98.288	81.116	108.485
São Luiz.....	12.448	22.976	8.241	330.055	6.609	17.292	2.180	16.593	21.158	21.458
Tutoya.....	16.413	8.175	9.510	6.597	7.520	2.582	14.394	3.159	19.201	7.479
Amarração.....	—	247	—	2.405	976	5.374	1.101	961	961	1.910
Camocim.....	—	18.878	6.805	20.179	3.091	1.899	18.095	6.457	18.708	6.751
Fortaleza.....	22.360	—	—	—	13.894	15.460	69.345	16.507	51.630	15.680
Aracaty.....	—	4.922	—	18.017	236	1.449	4.340	16.507	3.626	1.289
Natal.....	4.922	16.694	2.570	18.017	6.886	16.405	32.758	15.585	34.186	11.758
Cabedello.....	5.855	24.467	9.813	29.503	6.647	24.319	52.800	20.770	56.228	27.124
João Pessoa.....	—	3.255	—	4.257	—	3.601	—	2.478	—	2.642
Recife.....	54.801	210.940	45.938	275.574	40.990	265.680	59.766	307.041	121.886	282.887
Macaco.....	546	118.100	8.124	98.700	10.049	85.768	19.150	80.897	—	—
Aracaju.....	—	59.569	—	55.544	—	34.659	—	40.025	—	258
Bahia.....	126.859	53.982	112.693	50.411	126.625	67.173	144.768	76.201	160.413	66.053
Ilhéus.....	13.851	32.327	25.587	43.095	14.058	41.341	18.575	47.648	29.469	79.489
Victoria.....	95.329	15.673	78.663	76.758	22.263	22.263	68.707	26.198	81.421	48.224
Rio de Janeiro.....	564.058	310.759	389.283	363.653	340.905	318.538	255.853	305.817	409.613	29.641
Niteroy.....	9.506	960	8.319	959	4.945	1.088	2.151	2.758	2.766	344.150
Angra dos Reis.....	—	—	—	—	—	—	—	—	6.645	579
Santos.....	911.446	121.915	572.475	120.352	870.413	139.026	1.001.446	147.459	1.099.832	1.596
Paranaguá.....	22.195	22.558	18.700	25.556	20.540	25.193	29.841	30.083	34.628	144.529
São Francisco.....	47.158	45.819	59.597	58.270	53.925	67.162	76.042	60.177	90.632	29.139
Itajubá.....	25.284	25.284	291	31.696	393	45.766	515	40.440	196	72.830
Florianopolis.....	1.759	8.907	1.353	11.298	1.787	12.466	1.637	40.440	1.397	45.644
Laguna.....	18.138	43	22.529	134	12.475	86	12.735	17.657	746	11.961
R. G. do Sul (porto novo).....	55.550	77.296	36.414	73.051	25.572	96.234	26.141	94.081	47.989	12.509
R. G. do Sul (porto antigo).....	—	28.035	—	24.010	—	21.714	—	2.222	—	104.647
Corumbá.....	—	—	—	—	—	—	—	304	2.205	18.752
Totales.....	2.744.956	1.544.249	1.465.505	1.485.992	1.706.811	1.464.525	1.952.552	1.448.524	—	—

## DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4ª DIVISÃO

Porto de Manaus — Utilização do caes no quinquennio de 1931 a 1935

ANOS	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO				Des-ocupação em extensão	Occupação em profundidade	COEFFICIENTES			APROVEITAMENTO Ton./metro
	Em extensão	Em profundidade	Calado até 4,5	Calado acima de 4,5 até 6,0	Calado acima de 6,0 até 9,0	TOTAL			De ocupação em extensão	De des-ocupação em extensão	De ocupação em profundidade	
	M. hora	M2. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M2. hora	%	%	%	
1931	11.510.367	260.797.966	185.100	19.164	192.229	396.495	11.115.874	2.022.915	5 %	97 %	1 %	92
1932	11.501.895	266.496.933	165.664	21.395	168.381	355.438	11.146.457	1.762.275	3 %	97 %	1 %	102
1933	11.510.367	266.496.960	187.195	3.855	209.582	400.632	11.109.735	2.000.556	3 %	97 %	1 %	116
1934	11.510.367	264.150.735	208.157	14.383	160.103	382.643	11.127.714	1.700.644	3 %	97 %	1 %	138
1935	11.510.378	266.502.664	676.711	28.752	557.934	1.243.407	10.266.971	5.668.353	10 %	90 %	2 %	127

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Belém (Pará) — Utilização do cais no quinquênio de 1931 a 1935

ANOS	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO				Des-ocupação em extensão	Occupação em profundidade	COEFFICIENTES			Ton./metro
	Em extensão	Em profundidade	Calado até 4,5	Calado acima de 4,5 até 6,0	Calado acima de 6,0 até 9,0	TOTAL			De ocupação em extensão	De des-ocupação em extensão	De ocupação em profundidade	
	M. hora	M2. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M2. hora	8 %	92 %	11 %
1931	13.971.320	129.104.049	588.666	548.043	—	1.136.709	12.834.611	15.661.925	8 %	92 %	11 %	172
1932	13.971.320	129.098.379	598.154	448.992	20.073	1.067.219	12.904.101	12.343.032	8 %	92 %	10 %	172
1933	13.971.320	129.105.249	605.988	485.302	48.955	1.140.245	12.831.075	13.517.724	8 %	92 %	10 %	193
1934	13.895.040	128.279.109	341.509	433.907	91.743	1.867.159	13.027.881	12.681.445	6 %	94 %	10 %	213
1935	15.490.080	109.206.076	568.405	358.600	85.101	1.010.106	14.479.974	4.002.123	7 %	93 %	4 %	255

# DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4.ª DIVISÃO

Porto de Recife — Utilização do caes no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	CAPACIDADE DE ATRAÇÃO		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO				Des-ocupação em extensão	Occupação em pro-fundidade	COEFFICIENTES			APROVEI-TAMENTO Ton./metro
	Em extensão	Em pro-fundidade	Calado até 4,5	Calado acima de 4,5 até 6,0	Calado acima de 6,0 até 9,0	TOTAL			De ocupação em extensão	De des-ocupação em extensão	De ocupação em pro-fundidade	
	M. hora	M2. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M2. hora	%	%	%
1931	13.596.300	120.697.392	191.965	455.408	400.098	1.316.041	12.280.259	6.762.634	10	90	6	250
1932	13.912.713	121.028.064	197.538	478.712	417.683	1.093.733	12.818.980	7.043.477	8	92	6	307
1933	12.668.700	122.197.383	253.033	416.805	538.335	1.208.173	11.460.527	7.336.999	10	90	6	311
1934	13.874.676	120.697.392	207.251	425.180	683.630	1.316.041	12.588.635	8.399.954	9	91	7	387
1935	19.886.779	175.835.453	1.522.378	1.713.595	1.247.033	4.483.026	15.403.753	22.376.969	22	78	13	385

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto da Bahia — Utilização de caes no quinquennio de 1931 a 1935

ANOS	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO				Des- ocupação em extensão	Occupação em pro- fundidade	COEFFICIENTES			Ton./metro
	Em extensão	Em pro- fundidade	Calado até 4,5	Calado -acima de 4,5 até 6,0	Calado , acima de 6,0 até 9,0	TOTAL			De ocupação em extensão	De des- ocupação em extensão	De ocupação em pro- fundidade	
	M. hora	M2. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M2. hora	%	%	%	
1931	10.380.600	74.203.770	655.188	425.280	409.465	1.487.933	8.892.667	6.572.276	14	86	9	284
1932	10.409.040	74.407.068	582.537	485.070	448.811	1.516.218	8.892.822	7.085.535	14	86	10	289
1933	10.380.600	74.203.770	580.364	564.524	517.475	1.462.360	8.918.240	6.459.048	14	86	9	299
1934	10.380.600	74.203.770	623.543	589.705	420.930	1.634.176	8.746.424	7.369.821	16	84	10	309
1935	11.979.072	90.485.016	775.119	509.530	716.236	2.000.685	9.978.587	9.306.120	17	83	10	345

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Ilheus — Utilização do caes no quinquennio de 1931 a 1935

ANOS	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO			Desocupação em extensão	Occupação em profundidade	COEFFICIENTES			APROVEITAMENTO
	Em extensão	Em profundidade	Calado até 4,5	Calado acima de 4,5	TOTAL			De ocupação em extensão	De desocupação em extensão	De ocupação em profundidade	
	M. hora	M2. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M. hora	M2. hora	9 %	91 %	16 %	Ton/metro.
1931	3.214.920	5.539.762	275.760	—	275.760	2.959.160	899.067	9 %	91 %	16 %	176
1932	3.223.728	5.544.812	402.212	—	402.212	2.821.516	1.300.415	12 %	88 %	24 %	251
1933	3.214.920	5.539.762	395.889	—	395.889	2.819.031	1.462.069	12 %	88 %	26 %	218
1934	3.214.920	5.539.762	378.514	—	378.514	2.836.406	1.239.536	12 %	88 %	22 %	250
1935	3.214.920	5.537.780	1.198.102	—	1.198.102	2.016.818	5.015.740	37 %	63 %	50 %	294

## DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4ª DIVISÃO

Porto do Rio de Janeiro — Utilização do cais no quinquênio de 1931 a 1935

ANOS	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO				Des-ocupação em extensão	M. hora	Des-ocupação em profundidade	M2. hora	COEFFICIENTES			Ton./metro
	Em extensão	Em pro-fundidade	Calado até 4,5	Calado acima de 4,5 até 6,0	Calado acima de 6,0 até 9,0	TOTAL					De ocupação em extensão	De ocupação em pro-fundidade	De des-ocupação em extensão	
1931	9.630.160	96.301.600	2.545.850	1.479.593	1.273.371	5.296.814	4.353.346	21.893.590	56 %	44 %	23 %	537		
1932	9.630.160	96.301.600	2.626.436	1.751.756	1.227.675	5.605.867	4.024.297	23.309.006	58 %	42 %	24 %	509		
1933	9.630.160	96.301.600	2.756.454	1.657.824	1.276.993	5.671.271	3.958.889	23.349.075	59 %	41 %	24 %	505		
1934	9.630.160	96.301.600	2.513.728	1.700.147	1.392.095	5.605.970	4.024.190	23.078.819	58 %	42 %	24 %	494		
1935	4.775.504	47.755.040	1.166.119	807.857	727.402	2.701.378	2.074.126	11.709.455	57 %	45 %	24 %	295		

ANNO	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO						Desoc-ocupação em extensão	M. hora	M2. hora	COEFFICIENTES			T./metro
	Em extensão	Em profundi-dade	Calado até 4,5	Calado acima de 4,5 até 6,0	Calado acima de 6,0 até 8,0	Calado acima de 8,0	TOTAL	De ocupação em extensão				De desoc-ocupação em extensão	De ocupação em pro-fundidade		
														M. hora	
2º sem. 1935	20.711.040	184.138.368	2.612.417	2.160.162	2.025.820	147.860	6.944.101	15.766.939	54 %	66 %	18 %	300			

NOTA: — Achem-se separados os dois semestres de 1935, em vista de só ter a Fiscalização do porto cumprido as novas instruções da circular n. 2.112, de 4 de Abril de 1935, a partir de 1º de Julho, em vez de a partir de 1º de Janeiro, o que não permitiu reunir os resultados.

# DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4ª DIVISÃO

Porto de Santos — Utilização do caes no quinquennio de 1931 a 1935

ANOS	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO				Des-ocupação em extensão M. hora	Occupação em profundidade M2. hora	COEFFICIENTES			APROVEITAMENTO Ton./metro	
	Em extensão M. hora	Em profundidade M2. hora	Calado até 4,5 M. hora	Calado acima de 4,5 até 6,0 M. hora	Calado acima de 6,0 até 9,0 M. hora	TOTAL M. hora			De ocupação em extensão	De ocupação em profundidade	De des-ocupação em extensão		De ocupação em profundidade
1931	13.782.400	103.627.880	1.284.318	1.673.581	2.482.596	5.440.495	8.341.905	31.141.830	59 %	30 %	61 %	492	
1932	13.857.920	104.195.704	971.395	1.069.591	1.887.762	3.928.748	9.929.172	22.232.487	28 %	21 %	72 %	359	
1933	13.429.744	103.697.894	1.420.292	1.479.239	2.459.677	5.359.208	8.070.536	30.172.877	41 %	29 %	59 %	522	
1934	13.782.400	103.627.880	1.488.567	1.538.567	2.599.388	5.626.522	8.106.078	31.106.501	41 %	30 %	59 %	555	
1935	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

OBSERVAÇÃO: — Deixam de figurar os resultados de 1955 devido ao atraso na remessa dos quadros mensaes pela Fiscalização do Porto.

## DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4ª DIVISÃO

Porto do Rio Grande — Utilização do cais no quinquênio de 1931 a 1935

ANOS	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		OCUPAÇÃO EM EXTENSÃO				Des-ocupação em extensão M. hora	Ocupação em profundidade M2. hora	COEFFICIENTES			APROVEITAMENTO Ton./metro
	Em extensão M. hora	Em profundidade M2. hora	Calado até 4,5 M. hora	Calado acima de 4,5 até 6,0 M. hora	Calado acima de 6,0 até 9,0 M. hora	TOTAL M. hora			De ocupação em extensão	De des-ocupação em extensão	De ocupação em profundidade	
PORTO NOVO												
1931	15.750.844	108.049.280	242.709	478.105	201.152	921.966	12.808.878	2.007.352	7 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	93 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	2 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	175
1932	15.536.030	102.225.345	171.922	356.077	57.991	585.990	12.950.040	753.540	4 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	96 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	1 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	156
1933	13.588.140	108.705.120	223.974	578.178	104.235	706.407	12.881.733	872.439	5 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	95 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	1 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	148
1934	13.797.519	110.377.711	242.838	499.610	120.514	862.962	12.934.557	993.909	6 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	94 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	1 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	172
1935	15.042.673	127.879.711	146.572	636.871	130.785	914.428	14.128.247	15.615.278	6 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	94 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	5 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	206
PORTO ANTIGO												
1931	5.059.000	21.144.000	195.794	—	—	195.799	4.845.251	423.541	4 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	96 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	2 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	85
1932	5.049.780	21.213.560	166.298	—	—	166.298	4.885.482	216.018	5 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	97 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	1 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	71
1933	5.059.000	21.185.400	146.269	—	—	146.269	4.892.731	211.028	2 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	97 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	1 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	72
1934	5.059.000	21.155.400	120.850	—	—	120.850	4.918.150	192.820	2 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	98 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	1 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	63
1935	5.037.000	21.155.400	126.645	—	—	126.645	4.910.331	3.186.269	3 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	97 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	15 <sup>00</sup> / <sub>100</sub>	105

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Manaus — Utilização dos armazens no quinquênio de 1931 a 1935

ANNOS	Nº. de armazens	AREA, EM M2.			Lotação útil Tons.	PESO EM TONS. (Médias)			APROVEITAMENTO	
		Total	Útil	Occupada (Média)		Entrado	Sahido	Existente	Por área	Por lotação
1931.....	5	11.228	10.172	2.034	20.544	3.796	1.515	20 %	7 %	
1932.....	"	"	"	1.742	"	3.288	1.248	17 %	6 %	
1933.....	"	"	"	1.996	"	4.246	1.059	20 %	5 %	
1934.....	"	"	"	2.237	"	5.047	1.283	22 %	6 %	
1935.....	"	"	11.055	1.862	22.110	5.157	1.057	16 %	5 %	

# DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4ª DIVISÃO

Porto de Belém (Pará) — Utilização dos armazens no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	Nº. de armazens	AREA, EM M2.			Lotação útil Tons.	PESO EM TONS. (Médias)			APROVEITAMENTO	
		Total	Útil	Occupada (Média)		Entrado	Sahido	Existente	Por área	Por lotação
1931.....	8	71.200	64.861	2.875	129.722	10.582	2.184	4 %	2 %	
1932.....	"	"	"	2.744	"	12.166	1.985	4 %	2 %	
1933.....	"	"	"	2.744	"	12.225	2.207	4 %	2 %	
1934.....	"	"	"	3.508	"	11.828	3.488	5 %	5 %	
1935.....	"	"	"	2.966	"	11.920	8.712	5 %	7 %	

# DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4ª DIVISÃO

Porto de Recife — Utilização dos armazens no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	Nº de armazens	AREA, EM M2.			Lotação útil Tons.	PESO EM TONS. (Médias)			APROVEITAMENTO	
		Total	Útil	Occupada (Média)		Entrado	Sahido	Existente	Por área	Por lotação
1931.....	13	41.879	35.531	3.885	71.062	10.877	11.476	12.912	11 %	18 %
1932.....	"	"	33.873	4.182	67.746	14.224	13.959	11.357	12 %	17 %
1933.....	"	"	33.894	3.328	67.788	15.144	15.490	11.156	10 %	16 %
1934.....	"	"	34.257	4.514	68.514	18.345	17.822	29.809	13 %	43 %
1935.....	"	"	34.265	16.608	68.530	18.342	17.936	17.350	48 %	26 %

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto da Bahia — Utilização dos armazens no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	Nº. de armazens	AREA, EM M2.			Lotação útil		PESO EM TONS. (Médias)			APOVEITAMENTO	
		Total	Útil	Occupada (Média)	Tons.	Entrado	Sahido	Existente	Por área	Por lotação	
1931.....	8	21.471	17.792	1.996	55.584	25.214	25.383	4.386	11 %	12 %	
1932.....	"	"	"	3.263	"	27.242	26.492	7.835	18 %	22 %	
1933.....	"	"	"	3.059	"	26.924	28.389	4.803	17 %	13 %	
1934.....	"	"	"	2.951	"	30.948	31.069	6.364	17 %	18 %	
1935.....	9	23.266	18.694	3.190	37.389	32.159	32.024	7.513	18 %	19 %	

## DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4ª DIVISÃO

Porto de Ilhéus — Utilização dos armazens no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	Nº. de armazens	AREA, EM M2.			Lotação útil Tons.	PESO EM TONS. (Médias)			APROVEITAMENTO	
		Total	Útil	Occupada (Média)		Entrado	Sahido	Existente	Por área	Por lotação
1931.....	2	2.148	1.486	557	2.972	2.532	430	37 %	15 %	
1932.....	"	"	"	1.117	"	5.285	1.316	75 %	44 %	
1933.....	"	"	"	1.327	"	3.520	1.397	89 %	47 %	
1934.....	"	"	"	992	"	5.554	638	67 %	23 %	
1935.....	5	2.556	1.760	874	3.520	8.719	1.401	49 %	36 %	

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DI VÍSIÃO

Porto do Rio de Janeiro — Utilização dos armazens no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	Nº. de armazens	AREA, EM M2.			Lotação útil Tons.	PESO EM TONS. (Médias)			APROVEITAMENTO	
		Total	Útil	Occupada (Média)		Entrado	Sahido	Existente	Por área	Por lotação
1931.....	22	178,575	137,714	—	275,428	42,594	43,933	51,699	—	19 %
1932.....	"	"	"	—	"	53,378	51,541	50,361	—	18 %
1933.....	"	"	"	—	"	56,078	56,637	51,236	—	19 %
1934.....	"	"	"	—	"	62,336	68,382	53,327	—	19 %
1935.....	"	171,280	132,445	21,731	264,890	60,595	60,757	64,652	16%	24 %

161

# DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4ª DIVISÃO

Porto de Santos — Utilização dos armazens no quinquennio de 1931 a 1935

ANNOS	Nº. de armazens	AREA, EM M2.			Lotação útil Tons.	PESO EM TONS. (Médias)			APROVEITAMENTO	
		Total	Util	Occupada (Média)		Entrado	Sahido	Existente	Por área	Por lotação
1931.....	—	—	88.806	21.848	177.612	45.557	45.616	82.016	25	46
1932.....	—	—	89.139	15.222	178.278	32.005	34.611	52.877	15	30
1933.....	—	—	89.139	18.510	178.278	50.514	50.165	61.226	21	34
1934.....	—	—	89.157	24.554	178.274	57.974	58.201	75.146	27	42
1935.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

— OBSERVAÇÃO: — Deixam de figurar os dados de 1935, devido ao atraso na remessa dos quadros mensaes por parte da Fiscalização do Porto.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto do Rio Grande — Utilização dos armazéns no quinquênio de 1931 a 1935

ANNOS	Nº. de armazéns	AREA, EM M2.			Lotação útil Tons.	PESO EM TONS. (Médias)			APROVEITAMENTO	
		Total	Útil	Occupada (Média)		Entrado	Sabido	Existente	Por área	Por lotação
PORTO NOVO										
1931.....	—	43.868	43.322	8.101	86.644	22.615	22.108	14.192	19 %	16 %
1932.....	—	„	43.806	8.836	87.612	17.627	18.054	9.548	20 %	11 %
1933.....	—	44.592	„	5.165	„	19.156	19.542	6.173	12 %	7 %
1934.....	—	„	„	5.295	„	22.583	22.101	8.705	12 %	10 %
1935.....	14	58.457	55.122	1.511	110.244	26.965	28.777	6.020	5 %	5 %
PORTO ANTIGO										
1931.....	—	8.014	7.111	266	14.222	3.175	3.175	246	4 %	2 %
1932.....	—	„	7.109	222	14.218	2.692	2.692	176	3 %	1 %
1933.....	—	„	„	215	14.218	2.545	2.545	308	3 %	2 %
1934.....	—	„	5.663	217	11.326	2.001	2.018	100	4 %	2 %
1935.....	5	„	7.109	124	14.218	2.107	2.104	196	3 %	2 %

**DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO**  
4ª DIVISÃO

Porto de Manaus — Estatística da receita no anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto adicional de 10 %.....	252 299\$450
<b>REDA DO PORTO:</b>	
Utilização do porto.....	751 :733\$951
Atracação.....	109 :362\$000
Capatazias.....	1 054 699\$455
Armazenagem interna.....	129 465\$335
Transportes.....	389 676\$275
Supprimento de aparelhamento portuario.....	323 848\$640
Reboques.....	75 :791\$250
Total.....	2 854 576\$876
Total geral.....	3 086 876\$326

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Belém (Pará) — Estatística da receita no anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto adicional de 10 %.....	921 693\$600
RENDAS DO PORTO:	
Utilização do porto.....	1.455 418\$500
Atracação.....	237 039\$200
Capatazias.....	1.631 596\$800
Armazenagens.....	751 766\$800
Transportes.....	1 890\$000
Supprimento de aparelhamento portuario.....	9 395\$000
Supprimento d'agua ás embarcações.....	38 570\$000
Serviços accessorios.....	18 290\$200
Beneficiamento.....	1 333\$500
Renda extraordinaria.....	30 299\$800
Total.....	4.155 599\$800
Total geral.....	5.075 293\$400

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Natal — Estatística da receita no anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto adicional de 10 %.....	330 :105\$800
RENTA DO PORTO:	
Utilização do porto.....	187 232\$600
Atracação.....	48 126\$500
Capatazias.....	153 995\$300
Armazenagem interna.....	20 454\$300
Armazenagem externa.....	11 763\$800
Armazenagens em armazens geraes.....	—
Armazenagens especiaes.....	—
Transportes.....	2 577\$900
Estiva das embarcações.....	—
Supprimento do aparelhamento portuario.....	4 272\$000
Reboques.....	—
Supprimento d'agua ás embarcações.....	18 :082\$500
Serviços accessorios.....	1 314\$500
Movimento de mercadorias fóra do cães.....	—
Percentagem sobre serviços extraordinarios.....	24 153\$500
Total.....	471 972\$900
Total geral.....	802 078\$700

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Cabedello — Estatística da receita do anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto adicional de 10 %.....	752 023\$000
RENDAS DO PORTO:	
Utilização do porto.....	114 928\$000
Atracação.....	25 257\$900
Capatazias.....	117 130\$400
Armazenagem interna.....	5 219\$800
Armazenagem externa.....	18 739\$500
Armazenagens especiais.....	378\$200
Supprimento do aparelhamento portuario.....	1 322\$900
Reboques.....	3 958\$000
Supprimento d'agua ás embarcações.....	5 762\$800
Serviços accessorios.....	37 533\$300
Total.....	330 210\$800
Total geral.....	1.082 243\$800

OBSERVAÇÃO: — A exploração do porto foi iniciada em Maio deste anno.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Recife — Estatística da receita no anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto adicional de 10 %.....	4.482.124\$600
RENDAS DO PORTO:	
Utilização do porto.....	229.688\$700
Atracação.....	94.413\$800
Capatazias.....	1.723.865\$500
Armazenagem interna.....	1.316.193\$000
Armazenagem em frigoríficos.....	59.633\$100
Transportes ferroviários.....	44.938\$700
Suprimento do aparelhamento portuario.....	56.515\$800
Reboques.....	140.410\$100
Suprimento d'agua ás embarcações.....	312.590\$000
Serviços accessorios.....	1.465.685\$600
Movimentação de mercadorias fóra do cães.....	—
Multas.....	1.861\$500
Total.....	5.443.593\$600
Total geral.....	9.925.718\$200

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto da Bahia — Estatística da receita no anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto adicional de 10 %.....	2.229 515\$400
Taxa de 2 % ouro, papel.....	1:751\$500
RENDAS DO PORTO:	
Capatazias de cabotagem — importação.....	1.613 569\$439
Capatazias de cabotagem — exportação.....	584 831\$447
Capatazias de longo curso — importação.....	464.645\$604
Capatazias de longo curso — exportação.....	774 180\$296
Armazenagem de cabotagem — importação.....	225.011\$586
Armazenagem de cabotagem — exportação.....	3 121\$553
Armazenagem de longo curso — importação.....	186.618\$412
Armazenagem de longo curso — exportação.....	2.781\$652
Atracação — importação.....	165 650\$400
Atracação — exportação.....	119 727\$100
Carga — extra.....	155 650\$500
Descarga — extra.....	134 893\$900
Carga de cabotagem.....	283.795\$860
Carga de longo curso.....	257.421\$200
Descarga de cabotagem.....	620 399\$700
Descarga de cabotagem.....	165.156\$500
Água.....	25.917\$200
Repezagens.....	27 865\$815
Transportes no cães.....	4.196\$509
Suspensão de volumes.....	6.267\$076
Carga e descarga de volumes.....	404\$617
Transportes de vagões.....	5.735\$554
Reboque de vagões.....	14.850\$000
Aluguel de tanque de óleo.....	1 787\$050
Expediente de transferencias.....	2.277\$970
Manutenções diversas nos armazens.....	485\$000
Somma.....	5.647 172\$520
Avenida Jequitaiá (10 %).....	568.141\$942
Total.....	6.215 314\$262
Total geral.....	8.444 827\$662

## DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4ª DIVISÃO

Porto de Ilhéus — Estatística da receita no anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto adicional de 10 %.....	—
RENDAS DO PORTO:	
Atracação de navios a vapor.....	37 :388\$950
Atracação de navios a vela.....	6 :264\$000
Carga ordinaria.....	205 :598\$649
Carga extraordinaria.....	44 :784\$342
Descarga ordinaria.....	79 :856\$083
Descarga extraordinaria.....	28 :077\$570
Descarga de pequenas embarcações.....	20 :007\$000
Capatazia de importação.....	177 :825\$200
Capatazia de exportação.....	379 :607\$100
Capatazia de excesso de bagagem.....	277\$500
Armazenagem de importação de inflammaveis.....	20 :547\$660
Armazenagem de importação de outras mercadorias.....	14 :589\$500
Armazenagem de exportação.....	102 :219\$800
Serviços facultativos de repezagem.....	191 :542\$100
Serviços facultativos de transporte de vagões.....	16 :660\$500
Total.....	1.325 :245\$754
Total geral.....	1.325 :245\$754

## DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4ª DIVISÃO

Porto do Rio de Janeiro — Estatística da receita no anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto adicional de 10 % no anno.....	35.769 559\$500
1º. SEMESTRE:	
Renda do Porto.....	8.780.945\$300
2º. SEMESTRE:	
<i>Renda do Porto:</i>	
Carga.....	145.942\$600
Descarga.....	565 102\$110
Capatazias.....	1.281 724\$900
Armazenagem interna.....	2.242 533\$820
Armazenagem externa.....	321.139\$720
Transportes.....	766 083\$550
Descarga ou sahida do deposito.....	7 850\$000
Súperestadia de vagões.....	8 610\$000
Safamento ou arrumação.....	2 867\$000
Conservação do porto.....	1.032 240\$400
Supprimento d'agua.....	153 983\$000
Fluctuantes.....	19 400\$000
Café.....	90 322\$800
Trigo (importação).....	275 941\$300
Productos dos moinhos.....	167.280\$800
Oleo combustivel.....	179.916\$800
Lama.....	1.213\$200
Convencional.....	1.019.221\$100
Facultativa.....	1.770 903\$400
Lubrificantes.....	16 667\$000
Total da renda do porto.....	18.849 888\$800
Total geral.....	54.619.448\$300

OBSERVAÇÃO: — Não figura a discriminação da renda do porto no 1º semestre, devido a só ter a Fiscalização fornecido os dados a partir de 1º de Julho.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Nictheroy — Estatística da receita no anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto adicional de 10 %.....	454 :291\$700
RENDAS DO PORTO:	
Conservação do porto.....	85 :693\$500
Carga e descarga.....	11 913\$640
Capatazias.....	15 471\$360
Armazenagem interna.....	30 696\$300
Total.....	594 :066\$500
Total geral.....	1.048 :358\$200

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Angra dos Reis — Estatística da receita no anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto adicional de 10 %.....	148 :186\$800
REND A DO PORTO:	
Conservação do porto.....	28 :142\$900
Supprimento d'agua ás embarcações.....	1 :550\$600
Carga.....	1 257\$034
Descarga.....	11 367\$200
Capatazias.....	14 :519\$271
Armaenagem interna.....	10 574\$100
Transportes.....	50 :857\$400
Taxa especial.....	69 045\$600
Serviços extraordinarios.....	12 637\$600
Transito de mercadorias.....	7 :452\$160
Carga de vagões.....	565\$100
Alugueis.....	1 336\$000
Guindastes.....	15\$000
Eventuaes.....	231\$700
Previdencia.....	4 227\$037
Caixa de aposentadoria T. T. A. C.....	376\$000
Juros c/c câes do porto.....	136\$500
Juros c/c Previdencia.....	34\$700
Total.....	214 :154\$502
Total geral.....	362 :341\$502

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Forno (Cabo Frio) — Quadro do movimento de mercadoria e da receita no anno de 1935

MEZES	EXPORTAÇÃO	RENDA DO PORTO			
	Sal Tons.	Carga e Descarga	Capatazias	Utilização do porto	Receita total
Janeiro.....	1.918	1 730\$880	2 502\$820	1 221\$880	5 455\$580
Fevereiro.....	—	—	—	—	—
Março.....	—	—	—	—	—
Abril.....	420	330\$000	450\$000	—	780\$000
Maió.....	714	642\$000	891\$000	534\$000	2 049\$000
Junho.....	360	194\$500	209\$000	—	403\$500
Julho.....	1.738	1 138\$000	1 407\$000	1 270\$000	3 815\$000
Agosto.....	656	656\$100	984\$100	656\$100	2 296\$300
Setembro.....	—	—	—	—	—
Outubro.....	—	—	—	—	—
Novembro.....	1.723	1 441\$550	2 021\$450	979\$800	4 442\$800
Dezembro.....	102	50\$750	50\$750	—	101\$500
<b>Totales.....</b>	<b>7.631</b>	<b>6 165\$780</b>	<b>8 516\$120</b>	<b>4 661\$780</b>	<b>19 343\$680</b>

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Santos — Estatística da receita de Janeiro a Outubro de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto adicional de 10 %.....	33.106.183\$100
REND A DO PORTO:	
Utilização do porto.....	6.474.988\$950
Atracação.....	606.305\$200
Capatazias.....	10.643.184\$500
Armazenagem interna.....	2.702.369\$986
Armazenagem externa.....	488.732\$400
Armazenagem em armazens geraes.....	45.106\$300
Armazenagens especiais.....	2.436.074\$200
Transportes.....	6.155.085\$300
Supprimento do aparelhamento portuario.....	399.061\$770
Reboques.....	14.076\$000
Supprimento d'agua ás embarcações.....	140.467\$200
Serviços.....	599.555\$910
Movimento de mercadorias fóra do caés, etc.....	7.956.294\$652
Total.....	38.661.302\$368
Total geral.....	71.767.485\$468

OBSERVAÇÃO: — Incompleto, faltando os dados de Novembro e Dezembro, devido ao atrazo na remessa por parte da Fiscalização do Porto.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Paranaguá — Estatística da receita no anno de 1935

DESIGNAÇÃO	IMPORTANCIAS
Imposto adicional de 10 %.....	451.174\$100
RENDAS DO PORTO:	
Utilização do porto.....	106.780\$300
Atracação.....	32.148\$500
Capatazias.....	102.015\$500
Armazenagem interna.....	839\$800
Armazenagem externa.....	14.536\$700
Transportes.....	1.371\$500
Estiva das embarcações.....	—
Supprimento do aparelhamento portuario.....	1.626\$000
Reboques.....	1.345\$000
Supprimento d'agua ás embarcações.....	2.303\$000
Serviços accessorios.....	29.418\$500
Movimento de mercadorias fóra do cães, etc.....	\$100
Total.....	292.584\$900
Total geral.....	743.559\$000

OBSERVAÇÃO: — A exploração do porto iniciou-se em Abril.

## DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4ª DIVISÃO

Porto de Recife — Utilização das linhas ferreas no anno de 1935

MEZES	Numero de trens	Numero de vagões	LOTAÇÃO DOS TRENS (Em kg.)		PERCENTAGEM DA LOTAÇÃO	
			Total	Utilizada	Utilizada	Não utilizada
Janeiro.....	46	119	2.380.000	2.037.506	75 %	25 %
Fevereiro.....	36	150	3.000.000	2.551.860	83 %	17 %
Março.....	31	126	2.520.000	2.085.864	70 %	30 %
Abril.....	49	147	2.940.000	2.143.190	68 %	32 %
Maió.....	59	284	5.680.000	5.992.672	75 %	25 %
Junho.....	62	133	3.426.600	2.545.825	61 %	39 %
Julho.....	114	292	6.250.000	4.508.678	66 %	34 %
Agosto.....	156	359	7.189.500	4.229.333	66 %	34 %
Setembro.....	86	192	4.301.000	2.833.865	69 %	31 %
Outubro.....	115	319	6.463.000	4.758.126	79 %	20 %
Novembro.....	85	217	4.430.000	3.288.131	79 %	20 %
Dezembro.....	55	149	3.160.000	3.139.407	71 %	29 %
No anno.....	892	2.487	51.740.100	37.915.457	72 %	28 %

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto do Rio de Janeiro — Utilização das linhas ferreas no anno de 1935

MEZES	Numero de trens	Numero de vagões	LOTAÇÃO DOS TRENS (Em kg.)		PERCENTAGEM DA LOTAÇÃO	
			Total	Utilizada	Utilizada	Não utilizada
Janeiro.....	—	—	—	—	—	—
Fevereiro.....	—	—	—	—	—	—
Março.....	—	—	—	—	—	—
Abril.....	—	—	—	—	—	—
Maió.....	—	—	—	—	—	—
Junho.....	—	—	—	—	—	—
Julho.....	613	4.526	143.992.000	143.992.000	100 %	—
Agosto.....	665	5.171	157.120.000	157.120.000	100 %	—
Setembro.....	685	4.594	139.728.000	135.661.733	97 %	3 %
Outubro.....	838	5.326	153.399.000	142.255.342	93 %	7 %
Novembro.....	745	4.624	144.814.000	132.455.552	93 %	7 %
Dezembro.....	658	4.326	136.478.000	127.744.100	95 %	5 %
No anno.....	4.204	28.567	875.531.000	839.228.727	96 %	4 %

NOTA: — Não figura o 1º semestre, devido á Fiscalização só ter fornecido estes dados a partir do mez de Julho.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Angra dos Reis — Utilização das Linhas ferreas no anno de 1935

MEZES	Numero de trens	Numero de vagões	LOTAÇÃO DOS TRENS (Em kg.)		PERCENTAGEM DA LOTAÇÃO	
			Total	Utilizada	Utilizada	Não utilizada
Janeiro.....	—	—	—	—	—	—
Fevereiro.....	—	—	—	—	—	—
Março.....	—	—	—	—	—	—
Abril.....	—	—	—	—	—	—
Maió.....	—	—	—	—	—	—
Junho.....	—	—	—	—	—	—
Julho.....	25	226	3.785.000	1.122.000	39 %	61 %
Agosto.....	23	307	4.140.000	4.041.330	98 %	2 %
Setembro.....	20	161	4.926.000	3.169.000	64 %	36 %
Outubro.....	17	136	4.403.000	2.755.000	63 %	37 %
Novembro.....	26	203	6.167.000	3.889.000	63 %	37 %
Dezembro.....	44	348	8.515.000	4.602.000	54 %	46 %
No semestre.....	155	1.377	31.926.000	19.578.330	64 %	37 %

OBSERVAÇÃO: — A Fiscalização iniciou a remessa dos dados estatísticos a partir de Julho.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Santos — Utilização das linhas ferreas no anno de 1935

MEZES	Numero de trens	Numero de vagões	LOTAÇÃO DOS TRENS (Em kg.)		PERCENTAGEM DA LOTAÇÃO	
			Total	Utilizada	Utilizada	Não utilizada
Janeiro.....	950	13.848	217.729.000	144.890.135	70 %	30 %
Fevereiro.....	954	13.097	209.270.000	134.110.790	60 %	40 %
Março.....	918	12.208	198.830.000	121.867.151	61 %	39 %
Abril.....	934	13.262	210.931.000	135.168.346	63 %	37 %
Maió.....	1.020	13.882	208.147.000	142.756.146	66 %	34 %
Junho.....	967	13.800	209.433.000	145.169.595	71 %	29 %
Julho.....	—	—	—	—	—	—
Agosto.....	—	—	—	—	—	—
Setembro.....	—	—	—	—	—	—
Outubro.....	—	—	—	—	—	—
Novembro.....	—	—	—	—	—	—
Dezembro.....	—	—	—	—	—	—
Até Junho.....	5.703	80.097	1.254.340.000	825.962.163	65 %	35 %

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Paranaguá — Utilização das linhas ferreas no anno de 1935

MEZES	Numero de trens	Numero de vagões	LOTAÇÃO DOS TRENS (Em kg.)		PERCENTAGEM DA LOTAÇÃO	
			Total	Utilizada	Utilizada	Não utilizada
Janeiro.....	—	—	—	—	—	—
Fevereiro.....	—	—	—	—	—	—
Março.....	—	—	—	—	—	—
Abril.....	—	—	—	—	—	—
Maió.....	—	—	—	—	—	—
Junho.....	—	—	—	—	—	—
Julho.....	—	—	—	—	—	—
Agosto.....	—	—	—	—	—	—
Setembro.....	—	—	—	—	—	—
Outubro.....	—	—	—	—	—	—
Novembro.....	60	300	1.950.000	1.108.800	57 %	43 %
Dezembro.....	60	300	4.011.400	2.635.900	66 %	34 %
No anno.....	120	600	5.961.400	3.744.700	61 %	39 %

OBSERVAÇÃO: — Dados obtidos a partir de Novembro.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto do Rio Grande — Utilização das linhas ferreas no anno de 1935

*Deixa de ser incluído este quadro, devido a falta de remessa, por parte da Fiscalização dos Portos do Rio Grande do Sul, de todos os quadros estatísticos mensaes, relativos ao anno.*

## DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

### 4ª DIVISÃO

Porto de Belém (Pará) — Característicos e coeficientes do aparelhamento por m. 1. de caes no anno de 1935

MEZES	CAES EXISTENTE		ARMAZENS		COEFFICIENTES		GUINDASTES			
	Extensão M.	Profundidade M.	Nº.	Area M2.	Lotação Tons.	Por área	Por lotação	Nº.	Poder Kg.	Coeficiente Kg./M.
Janeiro.....	1.860	10 a 5	8	71.200	129.722	38	70	11	37.500	20
Fevereiro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Março.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Abril.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Maió.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Junho.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Julho.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Agosto.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Setembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Outubro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Novembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Dezembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
No anno.....	1.859	10 a 3	8	71.200	129.722	38	70	11	37.500	20

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Cabedello — Característicos e coeficientes de aparelhamento por m.l. de caes no anno de 1935

MEZES	CAES EXISTENTES		ARMAZENS			GUINDASTES		LINHAS FERREAS		VAGÕES			
	Extensão m.	Profundidade m.	N.º	Area m2,	Lotação To.us.	COEFICIENTES		Extensão m.	Coeficiente	N.º Lotação	Por numero lotação	DEFICIENTES	
						Por area	Por lotação						
Janeiro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fevereiro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Março.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Abril.....	400,20	8,00	2	6891,42	11,320	17,21	28,286	5	29,000	72,5	2520,85	5,95	
Maió.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Junho.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Julho.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Agosto.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Setembro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Outubro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Novembro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Dezembro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
No anno.....	400,20	8,00	2	6891,42	11,320	17,21	28,286	5	29,000	72,5	2520,85	5,95	
										16	343,000	0,04	857

NOTA: — A exploração do porto foi iniciada a partir de Maio deste anno.

## DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4ª DIVISÃO

Porto de Recife — Característicos do aparelhamento no anno de 1935

MEZES	CAES EXISTENTE		ARMAZENS			GUINDASTES		LINHAS FERREAS		VAGÕES		LOCOMOTIVAS	
	Extensão M.	Pro- fundidade M.	N.º	Area	Lotação	N.º	Poder Kg.	Internas M.	Externas M.	N.º	Lotação Kg.	N.º	Potencia H. P.
Janeiro.....	2.270,18	10 a 8	15	41.879,27	68.528,740	45	113.500	4.425	3.682	35	580.000	2	90
Fevereiro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Março.....	"	"	"	"	"	44	112.000	"	"	"	"	"	"
Abril.....	"	"	"	"	"	43	110.500	"	"	"	"	"	"
Maio.....	"	"	"	"	"	42	109.000	"	"	"	"	"	"
Junho.....	"	"	"	"	"	41	106.500	"	"	"	"	"	"
Julho.....	"	"	"	"	"	45	113.500	"	"	"	"	"	"
Agosto.....	"	"	"	"	"	44	108.500	"	"	"	"	"	"
Setembro.....	"	"	"	"	"	44	108.500	"	"	"	"	"	"
Outubro.....	"	"	"	"	"	43	105.500	"	"	"	"	"	"
Novembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Dezembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
No anno.....	2.270,18	10 a 8	15	41.879,27	68.528,740	44	109.667	4.425	3.682	35	580.000	2	90

**DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO**

**4ª DIVISÃO**

Porto de Recife — Coeficientes de aparelhamento por metro linear de caes no anno de 1935

MEZES	Poder dos guindastes Kg.	Linhas ferreas M.	ARMAZENS		VAGÕES		LOCOMOTIVAS	
			Area M2.	Lotação Kg.	Numero	Lotação Kg.	Numero	Potencia H. P.
Janeiro.....	50,0	3,57	18,45	30,187	0,015	255	0,001	0,040
Fevereiro.....	"	"	"	"	"	"	"	"
Março.....	49,5	"	"	"	"	"	"	"
Abril.....	48,7	"	"	"	"	"	"	"
Maior.....	48,0	"	"	"	"	"	"	"
Junho.....	46,5	"	"	"	"	"	"	"
Julho.....	50,0	"	"	"	"	"	"	"
Agosto.....	47,6	"	"	"	"	"	"	"
Setembro.....	47,6	"	"	"	"	"	"	"
Outubro.....	45,6	"	"	"	"	"	"	"
Novembro.....	46,5	"	"	"	"	"	"	"
Dezembro.....								
No anno.....	40,0	3,57	18,45	30,187	0,015	255	0,001	0,040

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto da Bahia — Característicos e coeficientes do aparelhamento por m.1. de caes no anno de 1935

MEZES	CAES EXISTENTE		ARMAZENS INTERNOS				EXTERNOS		GUINDASTES			LINHAS FERREAS	
	Extensão M.	Pro- fundidade M.	Nº.	Area M2.	Lotação Tons.	Coeffi- ciente M2.	Coeffi- ciente Kg.	—	Nº.	Poder Kg.	Coeffi- ciente Kg.	Extensão M.	Coeffi- ciente M.
Janeiro.....	1.208	10 a 2,2	8	21.471	55.584	17,77	29.457	—	13	25.500	20,7	1.357,50	1,12
Fevereiro.....	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"	"
Março.....	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"	"
Abril.....	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"	"
Maió.....	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"	"
Junho.....	1.480	"	9	25.266	58.678	15,72	26.133	—	17	34.500	23,3	"	0,92
Julho.....	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"	"
Agosto.....	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"	"
Setembro.....	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"	"
Outubro.....	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"	"
Novembro.....	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"	"
Dezembro.....	"	"	"	"	"	"	"	—	"	"	"	"	"
No anno.....	—	10 a 2,2	—	22.518	37.390	16,57	27.518	—	16	30.750	22,2	1.357,50	1,00

## DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4ª DIVISÃO

Porto de Ilhéus — Característicos e coeficientes do aparelhamento por m.l. de caes no anno de 1935

MEZES	CAES EXISTENTE		ARMAZENS				LINHAS FERREAS		
	Extensão M.	Pro- fundidade M.	Nº	Area M2.	Lotação Tons.	COEFFICIENTES		Extensão M.	Coefi- ciente M.
						Area M2.	Lotação Kg.		
Janeiro.....	367	1,72	3	2.555,63	3.520	1,96	9,591	597	1,63
Fevereiro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Março.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Abril.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Maió.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Junho.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Julho.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Agosto.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Setembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Outubro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Novembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Dezembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"
No anno.....	367	1,72	3	2.555,63	3.520	6,96	9,591	597	1,63

NOTA: — Não ha guindastes e locomotivas em trafego.

## DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4.ª DIVISÃO

Porto do Rio de Janeiro — Característicos do aparelhamento no anno de 1935

MEZES	CÁES EXISTENTE		ARMAZENS						GUINDASTES		EXTENSÃO DAS LINHAS FERREAS		VAGÕES		LOCOMOTIVAS		
	Extensão	Profundidade	INTERNOS			EXTERNOS			Poder	Internas	Externas	N.	Tons.	N.	Tons.	N.	H.P.
			N.	Area	Lotação	N.	Area	Lotação									
	M.	M.	M.2	M.2	Tons.	M.2	Tons.	N.	Kg.	M.	M.						
Janeiro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fevereiro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Março.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Abril.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maió.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Junho.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Julho.....	4.690	10 a 8,2	18	115.585	251.170	4	48.600	97.200	100	302.000	15.954	18.271	260	6.765	18	2.490	
Agosto.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Setembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Outubro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Novembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Dezembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
No anno.....	4.690	10 a 8,2	18	115.585	251.170	4	48.200	97.200	100	302.000	15.954	18.271	260	6.765	18	2.490	

NOTA: — A Fiscalização não forneceu os dados relativos ao primeiro semestre.

# DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4ª DIVISÃO

Porto do Rio de Janeiro — Coeficientes do aparelhamento por metro linear de caes em 1935

MEZES	Poder dos guin- dastes  Kg.	Linhas ferreas  M.	ARMAZENS				VAGÕES		LOCOMOTIVAS			
			INTERNOS		EXTERNOS		Numero	Lotação	Numero	Potencia		
			Area M2.	Lotação Kg.	Area M2.	Lotação Kg.						
Janeiro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fevereiro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Março.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Abril.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maió.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Junho.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Julho.....	64,4	7,30	24,64	49,28	10,56	20,72	0,055	1,442	0,004	0,531		
Agosto.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Setembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Outubro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Novembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Dezembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
No anno.....	64,4	7,30	24,64	49,28	10,56	20,72	0,055	1,442	0,004	0,531		

## DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4ª DIVISÃO

Porto de Angra dos Reis — Característicos do aparelhamento no anno de 1935

MEZES	CAES EXISTENTE		ARMAZENS			GUINDASTES		EXTENSÃO DAS LINHAS FERREAS		VAGÕES	
	Extensão M.	Pro- fundidade M.	Nº	Area M2.	Lotação Tons.	Nº	Poder Kg.	Internas	Externas	Nº	Lotação Tons
								M.	M.		
Janeiro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fevereiro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Março.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Abril.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maió.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Junho.....	400	8 e 2	2	6.607,66	13.016	3	8.000	1.022	2.000	8	248
Julho.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Agosto.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Setembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	142
Outubro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4	142
Novembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	80
Dezembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
No semestre.....	400	8 e 2	2	6.607,66	13.016	3	8.000	1.022	2.000	6	186

OBSERVAÇÃO — A Fiscalização iniciou a estatística deste porto a partir de Julho.

## DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4ª DIVISÃO

Porto de Angra dos Reis — Coefficientes de aparelhamentos por metro linear de caes no anno de 1935

MEZES	Poder dos guin- dastes  Kg.	Linhas ferreas  M.	ARMAZENS		VAGOES	
			Area M2.	Lotação Kg.	Numero	Lotação Kg.
Janeiro.....	—	—	—	—	—	—
Fevereiro.....	—	—	—	—	—	—
Março.....	—	—	—	—	—	—
Abril.....	—	—	—	—	—	—
Maio.....	—	—	—	—	—	—
Junho.....	—	—	—	—	—	—
Julho.....	20	7,56	16,52	32,54	0,02	620
Agosto.....	"	"	"	"	"	"
Setembro.....	"	"	"	"	"	"
Outubro.....	"	"	"	"	0,01	355
Novembro.....	"	"	"	"	"	"
Dezembro.....	"	"	"	"	"	200
No semestre.....	20	7,56	16,52	32,54	0,015	462

OBSERVAÇÃO: — A Fiscalização iniciou a collectanea de dados a partir de 1º de Julho.

## DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

### 4ª DIVISÃO

Porto de Santos — Característicos do aparelhamento no anno de 1935

MEZES	CÁES EXISTENTE		ARMAZENS						GUINDASTES		EXTENSÃO DAS LINHAS FERREAS		VAGÕES		LOCOMOTIVAS	
	Extensão M.	Profundidade M.	INTERNOS			EXTERNOS			Poder Kg.	Internas M.	Externas M.	N.º	Lotação Tons.	N.º	Lotação Tons.	Potencia H. P.
			N.º	Area M2.	Lotação Tons.	N.º	Area M2.	Lotação Tons.								
Janeiro.....	5.021	10 a 7	27	110.117	220.534	12	102.700	205.400	139	572.000	15.945	26.673	15.259	160.220	16	2.250
Fevereiro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	14.221	149.320	"	"
Março.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	13.095	138.630	"	"
Abril.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15.042	225.630	"	"
Maió.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	19.287	289.305	"	"
Junho.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	17.821	267.315	"	"
Julho.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16.750	251.250	"	"
Agosto.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	18.251	273.765	"	"
Setembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16.171	242.565	"	"
Outubro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16.500	247.500	"	"
Novembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15.662	234.930	"	"
Dezembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Até Novembro.....	5.021	10 a 7	27	110.117	220.534	12	102.700	205.400	139	572.000	15.945	26.673	16.187	225.494	16	2.250

OBSERVAÇÃO: — Não figura o mez de Dezembro, devido ao atirazo na remessa dos quadros mensaes pela Fiscalisação do Porto.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Porto de Santos — Coeficientes de aparelhamento por metro linear de eases no anno de 1935

MEZES	Podler dos guin- dastes Kg.	Linhas ferreas M.	ARMAZENS				VAGÕES		LOCOMOTIVAS	
			INTERNOS		EXTERNOS		Numero	Lotação Kg.	Numero	Potencia H. P.
			Area M2.	Lotação Kg.	Area M2.	Lotação Kg.				
Janeiro.....	113,9	8,49	21,95	43,90	20,45	40,90	3,22	44,91	0,003	0,448
Fevereiro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Março.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Abril.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Maió.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Junho.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Julho.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Agosto.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Setembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Outubro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Novembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Dezembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Até Novembro.....	113,9	8,49	21,95	43,90	20,45	40,90	3,22	44,91	0,003	0,448

OBSERVAÇÃO: — Deixa de figurar o mez de Dezembro devido ao atrazo na remessa dos quadros mensaes pela Fiscalização.

# DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4ª DIVISÃO

Porto de Paranaguá — Característicos do aparelhamento no anno de 1935

MEZES	CAES EXISTENTE		ARMAZENS			GUINDASTES		EXTENSÃO DAS LINHAS FERREAS		VAGÕES		LOCOMOTIVAS	
	Extensão M.	Pro- fundidade M.	Nº.	Area M2.	Lotação Tons.	Nº.	Poder Kg.	Internas	Externas	Nº.	Lotação Tons.	Nº.	Potencia H. P.
								M.	M.				
Janeiro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fevereiro.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Março.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Abril.....	500	8 a 5	2	6.720	15.440	2	10.000	1.080	120	—	—	1	180
Maió.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	—	—	"	"
Junho.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	—	—	"	"
Julho.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	—	—	"	"
Agosto.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	—	—	"	"
Setembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	—	—	"	"
Outubro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	—	—	"	"
Novembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	300	1.980	"	"
Dezembro.....	"	"	"	"	"	"	"	"	"	500	2.636	"	"
No anno.....	500	8 a 5	2	6.720	15.440	2	10.000	1.080	120	500	2.508	1	780

OBSERVAÇÃO: — A exploração do porto foi iniciada em Abril deste anno.

# DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

## 4ª DIVISÃO

Porto de Paranaguá — Coeficientes de aparelhamento por metro linear de caes no anno de 1935

MEZES	Poder dos guindastes Kg.	Linhas ferreas M.	ARMAZENS		VAGÕES		LOCOMOTIVAS	
			Area M <sup>2</sup> .	Lotação Kg.	Numero	Lotação Kg.	Numero	Potencia H. P.
Janeiro.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Fevereiro.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Março.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Abril.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Maió.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Junho.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Julho.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Agosto.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Setembro.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Outubro.....	—	—	—	—	—	—	—	—
Novembro.....	20 ,,	2,4 ,,	13,4 ,,	26,9 ,,	0,6 ,,	3.960 ,,	0,002 ,,	0,36 ,,
Dezembro.....	—	—	—	—	—	—	—	—
No anno.....	20	2,4	13,4	26,9	0,6	3.960	0,002	0,36

Observação: — Dados fornecidos somente a partir de Novembro.

# Departamento N. de Portos e Navegação

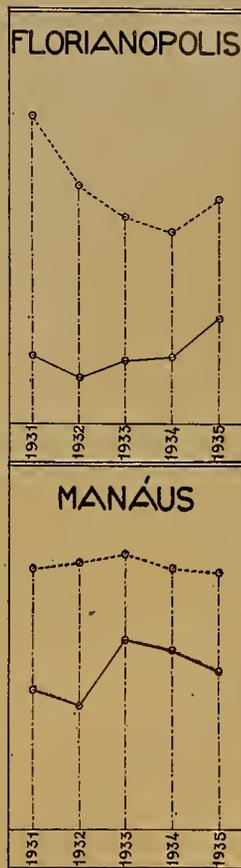
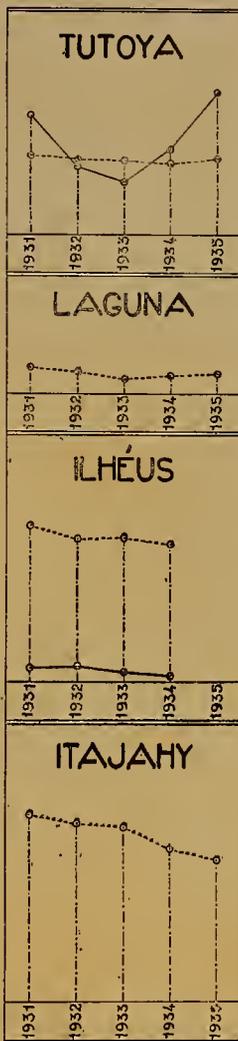
## 4ª Divisão

Movimento de embarcações de 1931 a 1935

Escala vertical: 1% = 5000 tons. de registro

LEGENDA:

--- Cabotagem  
 — Longo Curso





# Departamento N. de Portos e Navegação

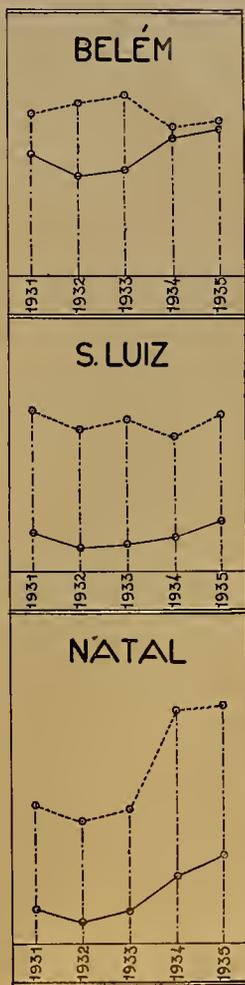
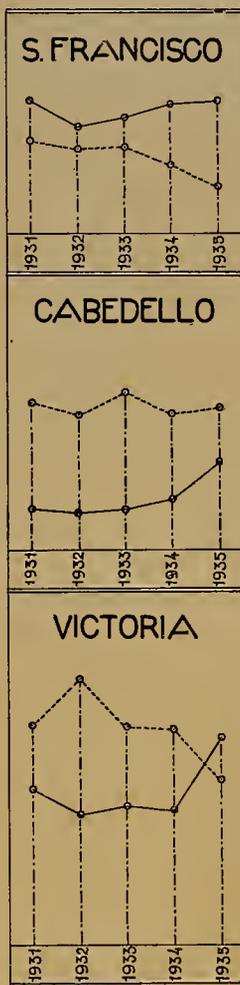
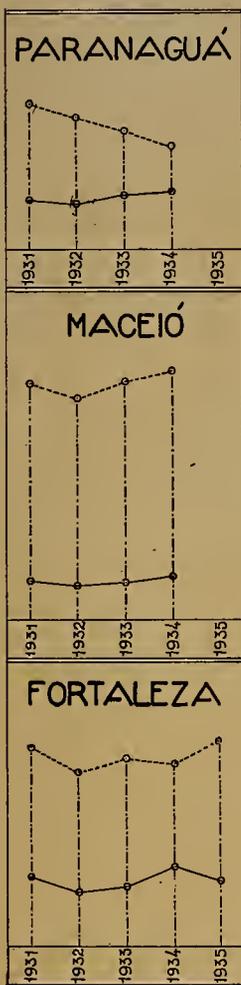
## 4ª Divisão

Movimento de embarcações de 1931 a 1935

Escala vertical: 1<sup>cm</sup> = 20000 tons. de registro

LEGENDA:

----- Cabotagem  
—— Longo Curso



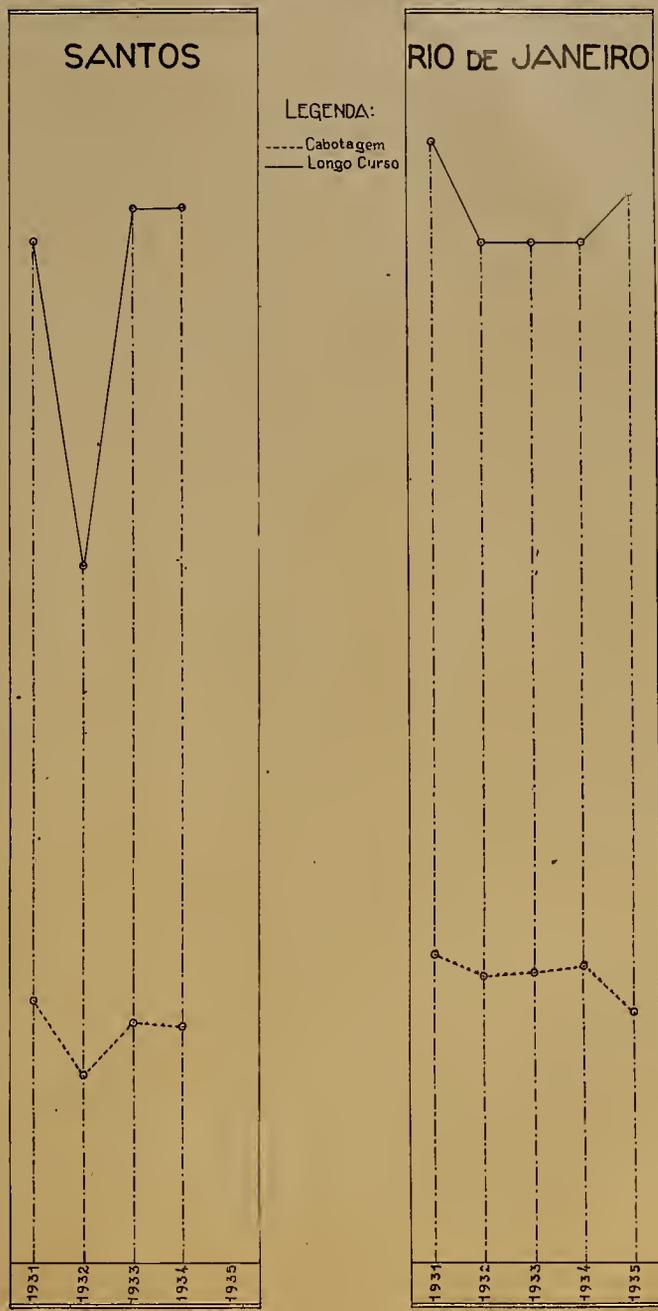


# Departamento N. de Portos e Navegação

## 4ª Divisão

Movimento de embarcações de 1931 a 1935

Escala vertical: 1% = 40.000 tons. de registro





# Departamento N. de Portos e Navegação

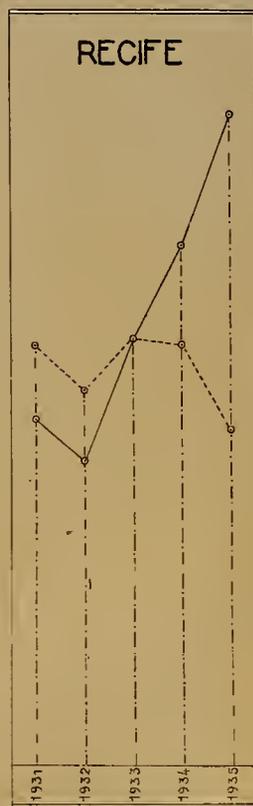
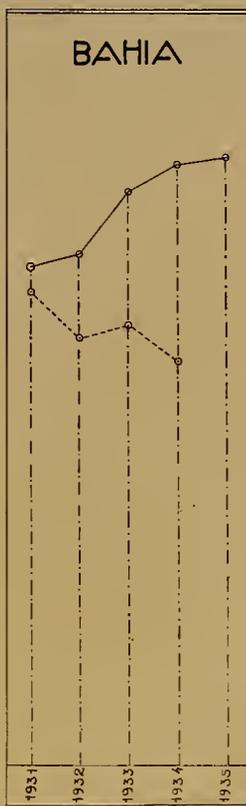
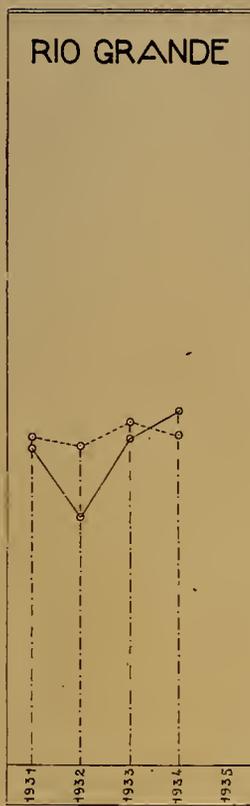
## 4ª Divisão

Movimento de embarcações de 1931 a 1935

Escala vertical: 1% = 20.000 tons. de registro

LEGENDA:

----- Cabotagem  
——— Longo Curso







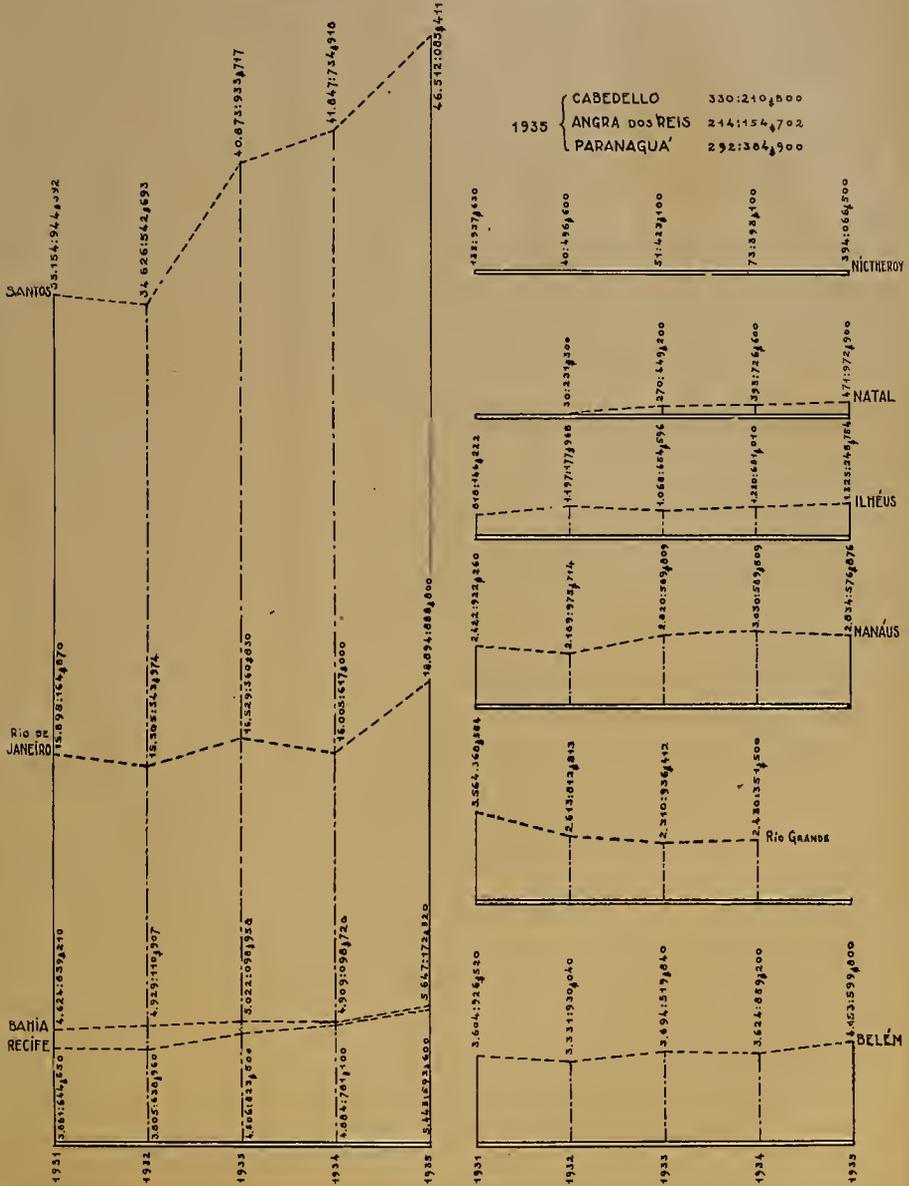


# Departamento N. de Portos e Navegação

## 4ª Divisão

Renda bruta da exploração dos portos organizados  
1931 a 1935

Escala vertical: 5% = 1000 contos de réis



1935	CABEDELLO	330:210,800
	ANGRA dos REIS	214:154,702
	PARANAQUA	292:304,900





# Departamento Nacional de Portos

## 4ª Divisão

### Movimento de Importação e Exportação

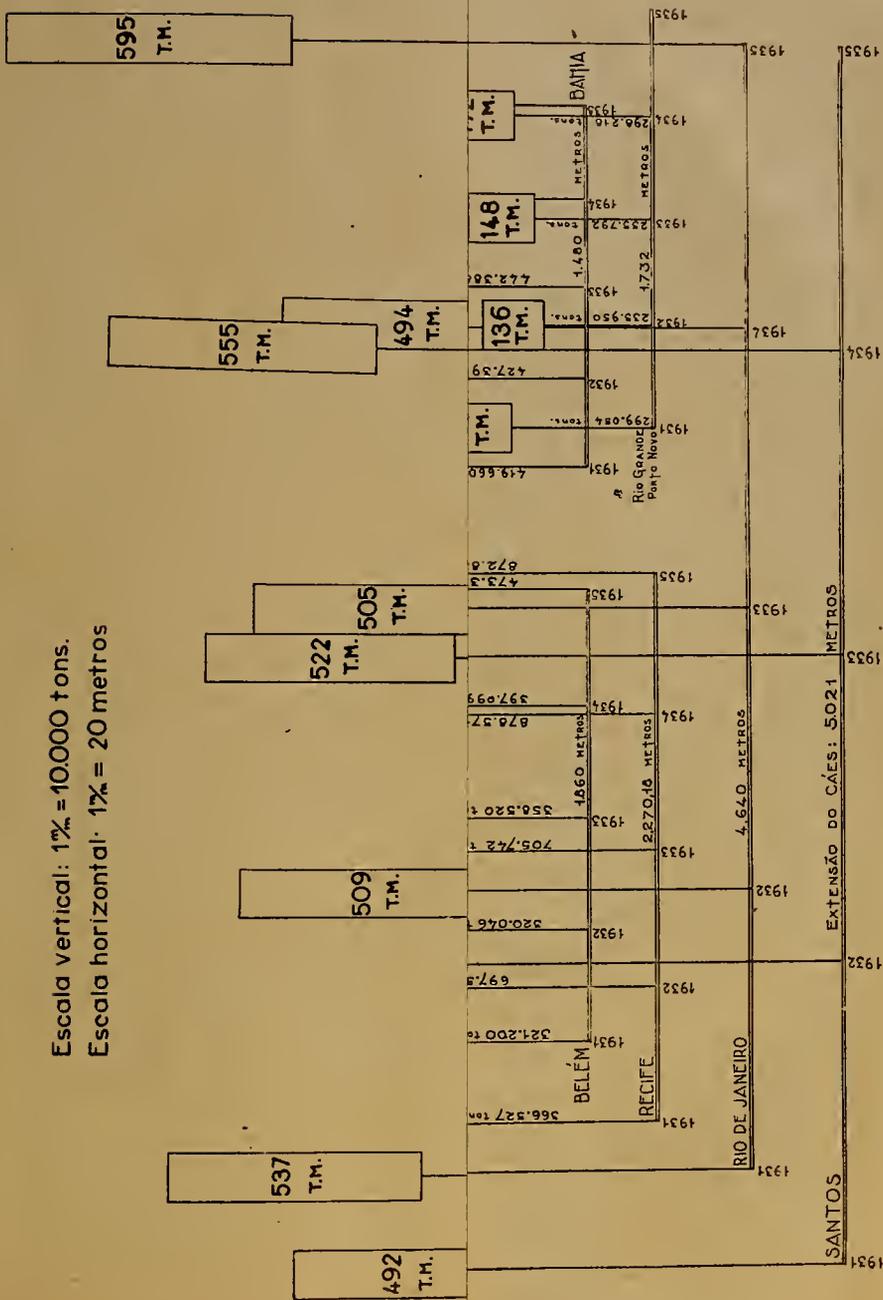
Escala vertical: 1% = 5000 toneladas



# Delegaçào

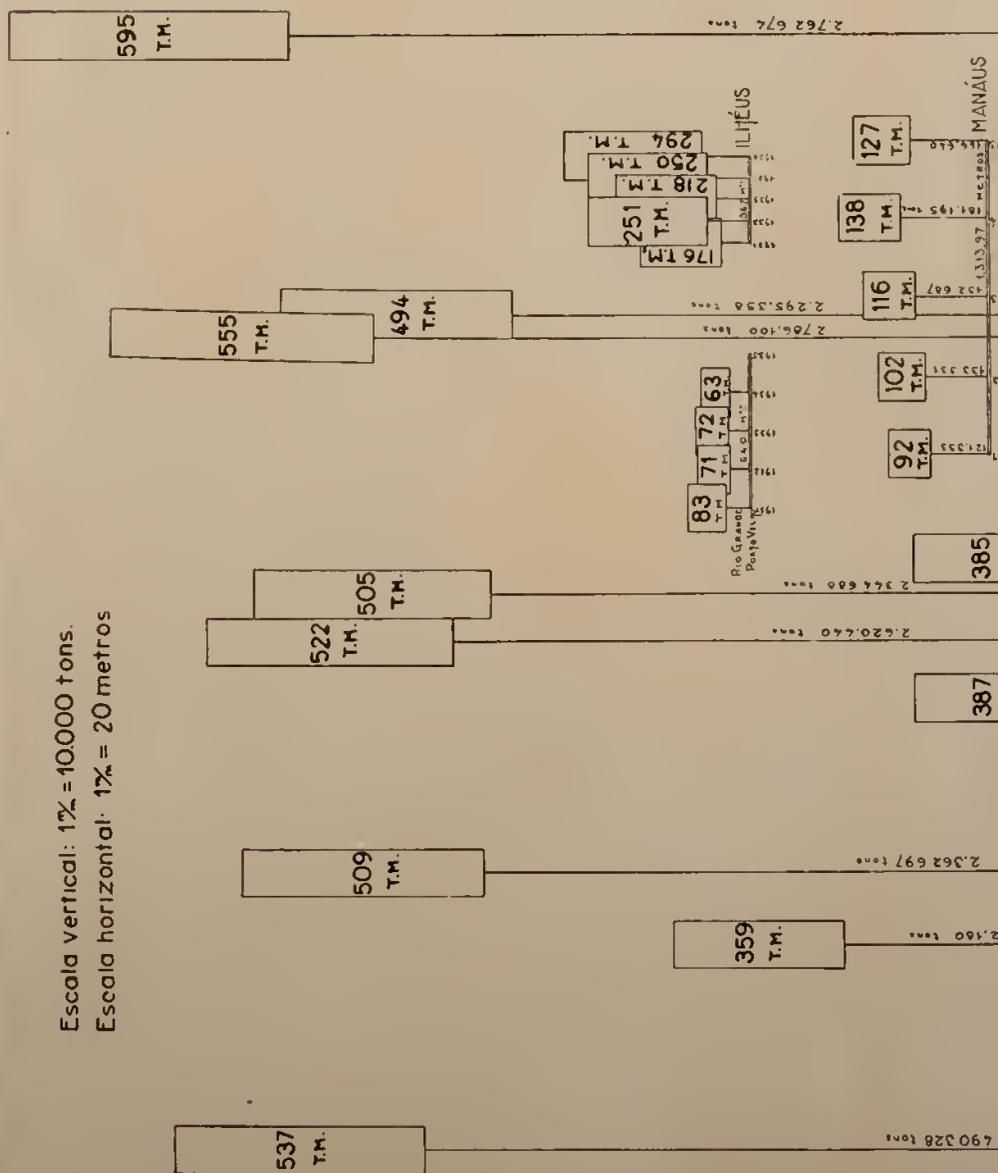
Apr 1931 a 1935

Escala vertical: 1% = 10.000 tons.  
 Escala horizontal: 1% = 20 metros



# Departamento Nacional de 4ª Divisão

Aproveitamento de caes em toneladas de me



Escala vertical: 1% = 10,000 tons.  
Escala horizontal: 1% = 20 metros

## ESTATISTICA DE NAVEGAÇÃO

Passo agora a relatar a segunda e ultima parte dos serviços attinentes á 4ª Divisão e que consta da **Estatistica de Navegação**. E' constituida esta parte dos quadros e relações que se seguem e que podem ser agrupadas da seguinte forma:

1º. — Resumo demonstrativo do numero de mapps relativos a viagens e ao movimento de portos, recolhidos e apurados em 1934;

2º. — Relação das linhas de navegação, com as distancias em milhas;

3º. — Navios em trafego, viagens, milhas navegadas, consumo, transporte de passageiros, carga, animaes e mercadorias, receita respectiva, subvenção, renda bruta, custeio, renda liquida ou deficit;

4º. — Coefficiente de trafego das companhias ou empresas de navegação fiscalizadas;

5º. — Quadros comparativos do movimento de trafego em 1933 e 1934, com percentagens de augmento ou diminuição;

6º. — Quadro geral do movimento das companhias ou empresas de navegação, no decennio de 1925 a 1934;

7º. — Percentagens entre as rendas liquidas e brutas das diversas companhias ou empresas de navegação;

8º. — Quadros do movimento de trafego de cada companhia ou empresa de navegação fiscalizada, com os respectivos coëfficientes, e do movimento de importação e exportação;

9º. — Graphics do movimento das companhias e empresas de navegação no decennio de 1925 a 1934.

No que se segue, pois, encontram-se os diversos grupos constantes dos quadros e graphics que acabam de ser enumerados, acompanhados de um breve estudo a respeito. São elles organizados por meio dos elementos fornecidos pelas companhias ou empresas de navegação que têm contractos ou gozam de regalias de paquetes, permittindo um estudo numerico sufficiente para que possam ser tirados coëfficientes, quer por milha navegada, quer por viagem realizada.

As principaes companhias apresentam tambem elementos sobre o movimento de importação e exportação pelos portos escalados, o que torna possivel o estudo sobre a equidade da subvenção que é concedida pelo Governo.

Os presentes resultados referem-se ao anno de 1934 e não ao anno findo de 1935, tendo de ser mantido normalmente este atrazo de um anno sobre aquelle ao qual se referem os relatorios das Divisões e desta Directoria. Isso tem logar em vista do grande atrazo com que a maioria das companhias ou empresas de navegação enviam os mapps estatísticos de seus navios, succedendo que companhias existem cujos navios trafegam em longinquas regiões do paiz, como os da Amazon River, só regressando de suas viagens, muitas vezes, em meados de Março ou Abril de cada anno.

Sobre o movimento geral do trafego das linhas de navios, importação e exportação, coëfficientes, percentagens de augmento ou diminuição, característicos dos vapores, etc., de cada companhia ou empresa de navegação, encontram-se informações nos mapps ou quadros juntos.

Encontra-se tambem junto um quadro geral do movimento de trafego dos navios das companhias ou empresas de navegação fiscalizadas, no decennio de 1925 a 1934, acompanhado do estudo desse movimento relativamente a cada companhia ou empresa.



## DESPEZAS DE CUSTEIO DE NAVEGAÇÃO

De accôrdo com as normas adoptadas pela extincta Inspectoria Federal de Navegação, revigoradas por este Departamento, em circular n. 2.112, de 4 de Maio de 1935, as despesas de custeio que constam dos mappas estatísticos, são as seguintes:

“Devem ser incluídas somente as referentes á viagem do vapor, como as de soldadas, alimentação, aguada, combustível, lubrificante, estôpa, despesas nos portos, taxas, impostos, etc., todas empenhadas pelo proprio navio, — não sendo computadas as de administração, concertos de vulto no navio, seguros e outras que são custeadas pelos saldos liquidados das viagens”.



## COMPANHIAS E EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO

Enviaram dados estatísticos do seu movimento de trafego, as seguintes companhias e empresas de navegação:

- 1 — The Amazon River Steam Navigation Company (1911) Ltd.
  - 2 — Navegação dos Autazes.
  - 3 — Navegação do Alto Tapajóz.
  - 4 — Empresa de Navegação dos rios Mamoré e Guaporé.
  - 5 — Empresa Clemente C. Cantanhede.
  - 6 — Companhia Fluvial Maranhense.
  - 7 — Empresa Lloyd Maranhense.
  - 8 — Empresa de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco.
  - 9 — Empresa Viação do São Francisco.
  - 10 — Navegação Mineira do São Francisco.
  - 11 — Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro.
  - 12 — Companhia Nacional de Navegação Costeira.
  - 13 — Companhia Commercio e Navegação.
  - 14 — Sociedade Anonyma Lloyd Nacional.
  - 15 — Companhia de Navegação São João da Barra e Campos.
  - 16 — Companhia de Viação São Paulo-Matto Grosso.
  - 17 — Empresa Nacional de Navegação Hoepcke.
  - 18 — Estrada de Ferro Santa Catharina.
-



## MAPPAS RECEBIDOS E APURADOS PELA DIVISÃO

Os mappas estatísticos, recebidos e apurados pela 4ª Divisão, relativos a viagens e ao movimento de portos, foram os seguintes:

1 — Amazon River.....	454
2 — Navegação dos Autazes.....	24
3 — Navegação do Alto Tapajóz.....	12
4 — Empreza Navegação dos rios Mamoré e Guaporé.....	11
5 — Empreza Clemente C. Cantanhede.....	25
6 — Companhia Fluvial Maranhense.....	41
7 — Empreza Lloyd Maranhense.....	48
8 — Empreza Navegação Fluvial Baixo São Francisco.....	51
9 — Empreza Viação do São Francisco.....	83
10 — Navegação Mineira do São Francisco.....	75
11 — Companhia Navegação Lloyd Brasileiro.....	1.161
12 — Companhia Nacional Navegação Costeira.....	670
13 — Companhia Commercio e Navegação.....	410
14 — Sociedade Anonyma Lloyd Nacional.....	331
15 — Companhia Navegação São João da Barra e Campos.....	34
16 — Companhia Viação São Paulo-Matto Grosso.....	74
17 — Empreza Nacional Navegação Hoepcke.....	110
18 — Estrada de Ferro Santa Catharina.....	131

---

3.745



## NATUREZA E CLASSIFICAÇÃO DAS LINHAS DE NAVEGAÇÃO

As companhias e empresas de navegação, segundo a natureza das linhas que executam, podem ser classificadas nos seguintes grupos:

### 1) Navegação de longo curso e de cabotagem:

- 1 — Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro.
- 2 — Companhia Commercio e Navegação.

### 2) Navegação de cabotagem e fluvial:

- 1 — The Amazon River Steam Navigation Co. (1911) Ltd.

### 3) Navegação de cabotagem:

- 1 — Companhia Nacional de Navegação Costeira.
- 2 — Companhia de Navegação São João da Barra e Campos.
- 3 — Sociedade Anonyma Lloyd Nacional.
- 4 — Companhia Nacional de Navegação Hoepcke.

### 4) Navegação fluvial:

- 1 — Navegação dos Autazes.
- 2 — Navegação do Alto Tapajóz.
- 3 — Empresa Navegação dos rios Mamoré e Guaporé.
- 4 — Empresa de Clemente C. Cantanhede.
- 5 — Companhia Fluvial Maranhense.
- 6 — Empresa Lloyd Maranhense.
- 7 — Empresa de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco.
- 8 — Empresa Viação do São Francisco.
- 9 — Navegação Mineira do São Francisco.
- 10 — Companhia Viação São Paulo-Matto Grosso.
- 11 — Estrada de Ferro Santa Catharina.



## LINHAS EM TRAFEGO

Na relação que se segue são mencionadas as linhas de navegação que estiveram em tráfego durante o anno, frequentadas pelos vapores das diversas companhias e empresas, nella figurando o percurso de cada viagem effectuada, expresso em milhas:

NOMES	MILHAS
<b>1. — The Amazon River Steam Navigation Co. (1911) Ltd.:</b>	
Belém ao Oyapock.....	823
” ” Madeira.....	1.538
” ” Purus-Acre.....	3.219
” ” Solimões-Jaryary.....	1.750
” ” Tapajóz.....	710
Manáus ao Rio Negro.....	423
” ” Porto Velho.....	670
” ” Cruzeiro do Sul.....	2.435
<b>2. — Navegação dos Autazes:</b>	
Entre Manáus e Castello.....	325
<b>3. — Navegação do Alto Tapajóz:</b>	
Entre Itaituba até os limites do Matto Grosso.....	320
<b>4. — Empresa de Navegação dos Rios Mamoré e Guaporé:</b>	
Entre Guajará Mirim e Villa Bella de Matto Grosso.....	765
<b>5. — Empresa Clemente C. Cantanhede:</b>	
Entre Caxias e Picos.....	154
<b>6. — Companhia Fluvial Maranhense:</b>	
São Luiz a Caxias.....	276
” ” ” Pedreiras.....	277
” ” ” Engenho Central.....	80
” ” ” Cajapió.....	70
<b>7. — Empresa Lloyd Maranhense:</b>	
São Luiz a Caxias.....	276
” ” ” Pedreiras.....	277
” ” ” Engenho Central.....	80
” ” ” Morros.....	70
<b>8. — Empresa de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco:</b>	
Penêdo a Piranhas.....	105
<b>9. — Empresa Viação do São Francisco:</b>	
Joazeiro a Pirapora.....	740
Januarina a Pirapora.....	177
Joazeiro a Barreiras.....	426

Barra a São Marcello.....	410
Joazeiro a Boa Vista.....	81
"    " Santa Maria.....	459

**10. — Navegação Mineira do São Francisco:**

Pirapóra a Joazeiro.....	740
"    " Burity.....	480

**11. — Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro:**

Santos-Hamburgo.....	6.077
Manãos-Montevidéo.....	4.316
Rio-Belém.....	2.295
Rio-Penedo.....	1.067
Rio-Porto Alegre.....	1.070
Rio-Laguna.....	560
Rio Grande-Santa Victoria do Palmar.....	204
Corumbá-Montevidéo.....	—
Santos-New York-New Orleans.....	—
Rio-Tutoya.....	1.805
Rio-Laguna (cargas).....	560
Recife-Porto Alegre.....	2.205
Rio-Buenos Ayres.....	1.315
Rio Grande-Pará.....	4.221
Porto Alegre-Cabedello.....	2.778
Porto Alegre-Aracajú.....	2.297
Imbituba-Rio de Janeiro.....	676

**12. — Companhia Nacional de Navegação Costeira:**

Rio Grande-Pará.....	4.221
Porto Alegre-Cabedello.....	2.738
Porto Alegre-Aracajú.....	2.297
Imbituba-Rio de Janeiro.....	676

**13. — Companhia Commercio e Navegação:**

Rio-Pará.....	2.295
Rio-Porto Alegre.....	1.070
Rio-Amarração ou Tutoya.....	1.805

**14. — Sociedade Anonyma Lloyd Nacional:**

Porto Alegre-Cabedello.....	2.738
Rio Grande-Ceará.....	2.952
Rio Grande-Pará.....	4.221

**15. — Companhia de Navegação São João da Barra e Campos:**

Rio-São Matheus.....	401
Rio-Paranaguá-Antonina.....	515
Rio-Rio Doce.....	330
Rio-Imbituba.....	545

**16. — Companhia de Viação São Paulo-Matto Grosso:**

Jupirá a Salto da Sete Quedas.....	594
Porto Tibiriçá a Porto Alegre.....	114
Porto Tibiriçá a Porto Guassú.....	324

**17. — Empreza Nacional de Navegação Hoepcke:**

Florianopolis-Rio.....	540
Florianopolis-Laguna.....	60
Florianopolis-Paranaguá.....	165

**18. — Estrada de Ferro Santa Catharina:**

Blumenau a Itajahy.....	71
-------------------------	----

### NAVIOS EM TRAFEGO

Estiveram em trafego, em 1934, 172 vapores com 356.611 toneladas brutas, 219.524 líquidas e 352.000 de capacidade de carga, conforme a discriminação abaixo:

NOMES	Numero de vapores	TONELAGEM		
		Bruta	Líquida	De carga
1 — Amazon River S. N. Co., Ltd.....	21	10.324	6.508	10.018
2 — Nav. dos Antazes.....	2	50	35	—
3 — Nav. Alto Tapajóz.....	2	52	42	26
4 — Emp. Nac. rios Mamoré Guaporé.....	2	—	—	16
5 — Emp. Clemente C. Cantanhede.....	2	—	—	13
6 — Comp. Fluvial Maranhense.....	5	444	358	410
7 — Emp. Lloyd Maranhense.....	5	198	164	194
8 — Emp. Nav. Fluvial B. S. Francisco.....	2	346	227	283
9 — Emp. Viaçã S. Francisco.....	9	809	509	564
10 — Nav. Mineira S. Francisco.....	8	766	550	542
11 — Comp. Nav. Lloyd Brasileiro.....	60	228.493	140.957	228.529
12 — Comp. Nac. Nav. Costeira.....	16	47.629	28.293	37.020
13 — Comp. Commercio e Nav.....	14	27.040	16.948	34.220
14 — Soc. Anonyma Lloyd Nac.....	15	37.628	23.505	37.850
15 — Co. Nav. S. João da B. Campos.....	1	433	258	480
16 — Co. Via. S. Paulo-Mto. Grosso.....	4	144	99	83
17 — Emp. Nac. Nav. Hoepecke.....	3	2.210	1.045	1.730
18 — Est. F. Santa Catharina.....	1	45	30	30
Total.....	172	356.611	219.524	352.008

## VIAGENS REDONDAS, MILHAS NAVEGADAS E DIAS DE VIAGEM

Foram effectuadas 1.801 viagens redondas, com o percurso de 3.538.595 milhas, sendo de 38.132 o numero de dias correspondente á duração de taes viagens, tudo de conformidade com a discriminação infra:

NOMES	Viagens redondas	Milhas navegadas	Dias de viagem
1 — Amazon River Steam N. Co. Ltd.....	172	337.824	4.612
2 — Navegação dos Autazes.....	24	15.600	150
3 — Nav. do Alto Tapajóz.....	12	7.685	300
4 — Emp. Nav. Rios Mamoré Guaporé.....	2	3.064	50
5 — Emp. Clemente C. Cantanhede.....	25	7.700	204
6 — Comp. Fluvial Maranhense.....	41	13.420	392
7 — Emp. Lloyd Maranhense.....	48	16.268	564
8 — Emp. Nav. Fl. Baixo S. Francisco.....	52	10.712	208
9 — Emp. Viação S. Francisco.....	83	77.162	2.227
10 — Nav. Mineira do S. Francisco.....	75	62.239	1.320
11 — Comp. Nav. Lloyd Brasileiro.....	431	1.634.964	14.324
12 — Comp. Nac. de Nav. Costeira.....	283	658.478	4.803
13 — Comp. Commercio e Navegação.....	82	177.395	3.063
14 — Soc. Anon. Lloyd Nacional.....	109	414.267	4.042
15 — Comp. Nav. S. João B. e Campos.....	12	9.652	177
16 — Comp. Via. S. Paulo-Mto. Grosso.....	74	25.472	572
17 — Emp. Nac. Nav. Hoepcke.....	110	54.870	812
18 — Estr. F. Santa Catharina.....	166	11.833	332
Total.....	1.801	3.538.595	38.132

CONSUMO DE COMBUSTIVEL, LUBRIFICANTE E ESTOPA

Foram consumidos pelos vapores das companhias e emprezas, nas viagens realizadas, 387.029.550 kilos de carvão, 241.067.090 kilos de lenha, 99.558.437 litros de oleo 768.360 litros de lubrificante e 53.049 kilos de estopa, consumo este por ellas distribuido pela forma abaixo:

NOMES	Carvão	Lenha	Oleo	Lubrifi- cante	Estopa
1 — Amazon River.....	1.232.600	117.253.512	—	12.539	602
2 — Nav. Autazes.....	—	2.218.000	—	1.000	28
3 — Nav. Tapajóz.....	—	19.860	—	1.120	50
4 — M. Guaporé.....	—	156.400	—	207	2
5 — E. C. Cantanhede.....	—	9.308	—	909	80
6 — Fl. Maranhense.....	—	885.100	—	846	143
7 — E. L. Maranhense.....	—	898.930	—	1.004	191
8 — F. B. S. Francisco.....	—	2.132.200	—	1.040	624
9 — V. S. Francisco.....	—	11.977.240	—	12.095	273
10 — M. S. Francisco.....	—	3.841.430	—	4.625	298
11 — Ll. Brasileiro.....	264.656.857	—	55.178.971	372.258	24.556
12 — Nav. Costeira.....	57.150.000	—	35.102.951	133.916	10.436
13 — C. C. Navegação.....	26.810.673	—	—	27.245	2.664
14 — S. A. L. Nacional.....	31.111.390	—	9.268.985	186.319	10.986
15 — C. N. S. J. Barra.....	672.000	—	—	946	86
16 — V. S. P. Matto Grosso.....	—	2.152.200	7.530	4.193	222
17 — Nav. Hoepcke.....	5.388.500	—	—	7.318	6.115
18 — E. F. S. Catharina.....	—	2.003	—	784	173
Total.....	387.029.550	241.067.090	99.558.437	768.360	53.049

### TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E ANIMAES

Pelos navios foram transportados 129.657 passageiros de 1ª classe, 14 418 de 2ª e 90 438 de 3ª classe, e 2.596 animais, conforme especificação abaixo:

NOMES	PASSAGEIROS			
	1ª.	2ª.	3ª.	Animaes
1 — Amazon River.....	9.061	—	8.649	2.261
2 — Nav. dos Autazes.....	639	—	385	169
3 — Nav. Alto Tapajóz.....	—	—	—	—
4 — M. Guaporé.....	8	—	12	2
5 — C. Cantanhede.....	46	—	—	—
6 — Fl. Maranhense.....	666	—	488	—
7 — Ll. Maranhense.....	144	—	143	—
8 — Baixo S. Francisco.....	1.726	—	4.586	—
9 — V. S. Francisco.....	2.225	2.810	—	30
10 — N. M. S. Francisco.....	2.777	2.068	—	—
11 — C. N. Lloyd Brasileiro.....	51.097	2.340	47.189	—
12 — Nav. Costeira.....	4.478	3.309	22.195	123
13 — Com. Navegação.....	891	—	1.662	7
14 — S. A. L. Nacional.....	12.549	—	—	—
15 — C. N. S. J. Barra.....	—	—	—	—
16 — São Paulo-Matto Grosso.....	350	413	—	—
17 — E. N. N. Hoepcke.....	6.115	—	5.129	—
18 — E. F. S. Catharina.....	890	3.478	—	4
<b>Total.....</b>	<b>129.657</b>	<b>14.418</b>	<b>90.438</b>	<b>2.596</b>

TRANSPORTE DE CARGAS

Foram transportados 36.713.934 volumes, pesando 2.223.444.797 kilos, conforme discriminação abaixo:

NOMES	VOLUMES	PESO EM KGS.
1 — Amazon River S. N. C <sup>o</sup> .....	1.347.897	55.165.877
2 — Navegação dos Autazes.....	4.102	227.104
3 — Navegação do Alto Tapajóz.....	4.153	161.289
4 — E. N. rios Mamoré Guaporé.....	1.093	49.373
5 — E. Clemente Cantanhede.....	3.791	275.344
6 — Comp. Fluvial Maranhense.....	29.906	1.689.285
7 — Emp. Lloyd Maranhense.....	50.950	2.618.320
8 — E. N. Fl. Baixo S. Francisco.....	1.829	104.427
9 — E. V. São Francisco.....	295.933	6.732.409
10 — N. Mineira S. Francisco.....	263.886	7.312.076
11 — Comp. N. Ll. Brasileiro.....	19.194.926	1.057.726.323
12 — C. N. N. Costeira.....	7.232.677	461.034.090
13 — C. Com. Navegação.....	1.612.567	187.947.613
14 — Soc. Anon. Lloyd Nacional.....	5.477.515	382.068.601
15 — C. N. S. João da Barra e Campos.....	68.967	4.793.497
16 — C. V. S. Paulo-Matto Grosso.....	36.879	1.073.994
17 — E. Nac. Nav. Hospcke.....	953.239	50.805.715
18 — Est. F. Santa Catharina.....	133.624	13.659.460
Total.....	36.713.934	2.223.444.797

**RECEITA DE PASSAGENS, CARGAS, ANIMAES E DIVERSAS**

As receitas de tráfego foram as seguintes: 27.087.420\$976 de passagens, 143.007.922\$258 de cargas, 45.912\$800 de animaes e 14.368.962\$090 de diverss, de accôrdo com a relação abaixo:

NOMES		PASSAGENS	CARGAS	ANIMAES	DIVERSAS
1	The Amazon River S. N. Co. Ltd.....	921.413\$700	2.817.767\$700	58.732\$600	72.865\$800
2	Navegação dos Antazes.....	8.662\$000	7.206\$400	1.774\$000	5.236\$000
3	Navegação do Alto Tapajóz.....	—	41.380\$450	—	—
4	Emp. Nav. rios Mamoré Guaporé.....	1.399\$200	2.896\$800	28.400	83\$800
5	Emp. Clemente C. Cantanhede.....	3.112\$400	25.742\$670	—	—
6	Comp. Fluvial Maranhense.....	31.081\$000	141.552\$440	—	—
7	Emp. Lloyd Maranhense.....	6.340\$200	168.899\$120	—	—
8	Emp. N. Baixo S. Francisco.....	19.867\$600	750\$500	—	1.251\$600
9	Emp. V. do S. Francisco.....	241.501\$800	437.281\$394	263\$200	1.163\$723
10	Nav. Mineira de S. Francisco.....	217.087\$400	453.790\$100	—	4.208\$000
11	Comp. Nav. Lloyd Brasileiro.....	14.708.045\$400	67.563.066\$403	—	6.113.356\$100
12	Comp. Nac. Lloyd Brasileiro.....	8.465.739\$616	30.370.763\$181	4.719\$400	8.062.118\$757
13	Comp. Nac. Nav. Costeira.....	44.249\$300	8.828.630\$350	378\$000	—
14	Comp. Comercio e Navegação.....	1.911.556\$460	28.991.243\$330	—	—
15	Soc. Anonyma Lloyd Nacional.....	—	254.240\$000	—	—
16	Comp. Nav. S. João Barra e Campos.....	47.170\$300	69.346\$200	—	79.819\$900
17	Comp. Via. S. Paulo-Matto Grosso.....	451.259\$000	2.493.272\$700	43\$200	179.927\$710
18	Emp. Nacional Nav. Hoepcke.....	8.935\$600	142.088\$500	—	—
	E. de F. Santa Catharina.....	—	—	—	—
	<b>Total.....</b>	<b>27.087.420\$976</b>	<b>143.007.922\$258</b>	<b>45.912\$800</b>	<b>14.368.962\$090</b>

## SUBVENÇÃO, RENDA BRUTA, CUSTEIO, RENDA LÍQUIDA OU DEFICIT

O total da subvenção paga pelo Governo Federal foi de 29.573.763\$382, a renda bruta 214.085.981\$506, o custeio 163.180.158\$084, resultando a renda líquida de réis 59.905.823\$422, tudo conforme discriminação infra:

NOMES	SUBVENÇÃO	RENDA BRUTA	CUSTEIO	RENDA LÍQUIDA	DEFICIT
1 — Thé Amazon River S. N. Co. Ltd.....	3.000.000\$000	6.850.777\$800	3.885.445\$040	2.967.332\$760	—
2 — Navegação dos Autazes.....	96.000\$000	118.878\$400	85.984\$100	32.894\$300	—
3 — Navegação do Alto Tapajóz.....	36.000\$000	77.580\$450	76.371\$680	1.008\$770	—
4 — Empresa N. Mamoré Guaporé.....	25.000\$000	29.382\$700	16.443\$000	12.939\$700	—
5 — Emp. Clemente C. Cantanhede.....	60.000\$000	86.835\$070	68.499\$650	18.335\$420	—
6 — Comp. Fl. Maranhense.....	57.035\$000	229.668\$440	108.477\$880	121.190\$860	—
7 — Emp. Lloyd Maranhense.....	67.014\$000	242.253\$320	139.513\$410	102.739\$890	—
8 — Emp. Nav. Baixo S. Francisco.....	99.996\$520	121.866\$220	120.190\$500	1.675\$920	—
9 — Emp. Viação do S. Francisco.....	295.760\$000	975.970\$117	662.870\$354	313.099\$763	—
10 — Nav. Mineira do S. Francisco.....	180.960\$000	858.045\$500	506.107\$400	351.938\$100	—
11 — Comp. Nav. Lloyd Brasileiro.....	19.355.248\$242	107.737.716\$145	83.306.915\$416	24.430.800\$729	—
12 — Comp. Nac. Nav. Coasteira.....	6.152.749\$620	65.256.022\$574	38.667.916\$889	14.583.175\$685	—
13 — Comp. Commercio e Navegação.....	—	8.373.257\$650	5.821.682\$174	3.051.575\$476	—
14 — Soc. Anonyma Lloyd Nacional.....	—	30.902.801\$810	26.098.235\$820	4.804.545\$990	—
15 — Comp. Nav. S. João da Barra Campos.....	—	254.240\$000	181.143\$882	73.094\$018	—
16 — Comp. Viação S. Paulo-Matto Grosso.....	150.000\$000	345.356\$400	320.325\$400	26.011\$000	—
17 — Emp. Nac. Nav. Hoepcke.....	—	2.944.531\$700	3.013.844\$630	—	69.312\$900
18 — E. Ferro Sta. Catharina.....	—	179.927\$710	102.169\$509	77.758\$401	—
Total.....	29.573.763\$382	214.085.981\$506	163.180.158\$084	50.975.156\$322	69.312\$900



## COEFFICIENTES DE TRAFEGO

### TOTAL GERAL — 1934

#### Por viagem:

Passageiros.....	130
Receita de passageiros.....	15 :040\$211
Peso de carga transportada.....	1.240.114 kgs
Receita de carga.....	79 :404\$732
Consumo de combustível (carvão).....	214.897 kgs.
"    "    "    (lenha).....	78.576 "
"    "    "    (oleo).....	55.275 lts.
"    "    lubrificante.....	427 "
"    "    estôpa.....	29 kgs.
Renda bruta total.....	118 :870\$617

#### Por milha:

Receita de passageiros.....	7\$655
Peso de carga transportada.....	631 kgs.
Receita de carga.....	40\$414
Consumo de combustível (carvão).....	109 kgs.
"    "    "    (lenha).....	40 "
"    "    "    (oleo).....	28 lts.
"    "    lubrificante.....	0,217 "
"    "    estôpa.....	0,015 ,kgs
Renda bruta total.....	60\$500

**THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION CO. (1911), LTD.**

**Quadro comparativo do movimento de trafego, entre os annos de 1933 e 1934, de percentagens de augmento ou diminuicão**

	1933	1934	DIFFERENÇA	COEFFICIENTES
Viagens realizadas.....	155	172	19	11,0 %
Dias de viagem.....	4 222	4 612	390	8,4 %
Milhas navegadas.....	331 176	337 824	6 648	1,9 %
Consumo comb. carvão.....	1 474 700	1 232 600	— 242 100	— 16,4 %
Consumo comb. lenha.....	103 649 740	117 253 512	13 603 772	11,6 %
Consumo lubrificante.....	11 398	12 539	1 141	9,0 %
Consumo estôpa.....	561	602	41	6,8 %
Numero de passageiros.....	14 628	17 710	3 082	17,4 %
Numero de volumes.....	1 244 272	1 347 897	103 625	7,6 %
Peso em kilos.....	40 404 222	55 165 877	14 761 655	26,7 %
Receita de passagens.....	799 913\$400	921 413\$700	121 500\$300	3,1 %
Receita de cargas.....	2 507 455\$950	2 817 767\$700	310 311\$750	11,0 %
Receita de diversas.....	72 803\$250	111 596\$400	38 793\$150	34,7 %
Receita total.....	3 380 172\$600	3 850 777\$800	470 605\$200	12,2 %
Quota de subvenção.....	2 634 037\$996	3 000 000\$000	365 962\$004	12,2 %
Renda bruta total.....	6 014 210\$596	6 850 777\$800	836 567\$204	12,2 %
Despesa de custeio.....	3 441 677\$230	3 883 445\$040	441 767\$810	11,3 %
Renda liquida.....	2 572 533\$366	2 967 332\$760	394 799\$394	13,3 %

## COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO

Quadro comparativo do movimento de trafego, entre os annos de 1933 e 1934 de percentagem de augmento ou diminuição

	1933	1934	DIFFERENÇA	COEFFICIENTES
Viagens realizadas.....	495	431	— 64	— 12,9 %
Dias de viagem.....	15.123	14.524	— 799	— 5,2 %
Milhas navegadas.....	1.864.045	1.654.964	— 229.081	— 12,2 %
Consumo comb. carvão.....	309.759.183	264.656.857	— 45.082.326	— 14,5 %
Consumo comb. oleo.....	52.875.039	55.178.971	— 2.303.932	— 4,1 %
Consumo lubrificante.....	397.580	372.258	— 25.122	— 6,3 %
Consumo estopa.....	31.554	24.556	— 6.998	— 22,1 %
Numero de passageiros.....	196.796	100.626	— 96.170	— 48,8 %
Numero de volumes.....	15.642.242	19.194.926	3.552.684	18,5 %
Peso em kilos.....	1.023.410.562	1.057.726.523	34.315.761	3,2 %
Receita de passagens.....	16.002.608\$531	14.708.045\$400	— 1.294.563\$131	— 8,0 %
Receita de cargas.....	71.089.151\$350	67.563.066\$403	— 3.526.084\$947	— 4,9 %
Receita de diversas.....	7.332.086\$448	6.113.356\$100	— 1.218.730\$348	— 16,6 %
Receita total.....	94.423.846\$141	88.384.467\$903	— 6.039.378\$238	— 6,4 %
Quota de subvenção.....	19.768.497\$072	19.353.248\$242	— 415.248\$830	— 2,1 %
Renda bruta total.....	114.192.343\$213	107.737.716\$145	— 6.454.627\$068	— 5,6 %
Despesa de custeio.....	92.851.644\$699	83.306.915\$416	— 9.544.729\$283	— 10,2 %
Renda liquida.....	21.340.698\$514	24.430.800\$729	3.090.102\$215	12,6 %

## COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA

Quadro comparativo do movimento de trafego, entre os annos de 1933 e 1934 de percentagem de augmento ou diminuição

	1933	1934	DIFFERENÇA	COEFFICIENTES
Viagens realizadas.....	267	283	16	5,6 %
Dias de viagem.....	4.800	4.803	3	—
Milhas navegadas.....	619.493	658.478	38.985	5,9 %
Consumo comb. carvão.....	54.610.500	57.150.000	2.539.500	4,4 %
Consumo comb. óleo.....	33.678.560	35.102.951	1.424.391	4,0 %
Consumo lubrificante.....	157.804	133.916	— 23.888	— 15,1 %
Consumo estôpa.....	9.664	10.436	772	7,4 %
Numero de passageiros.....	56.108	65.982	9.874	14,9 %
Numero de volumes.....	6.913.044	7.232.677	319.633	4,4 %
Peso em kilos.....	425.372.945	461.034.090	35.661.145	7,7 %
Receita de passagens.....	7.124.299\$258	8.465.739\$616	1.341.440\$358	15,8 %
Receita de cargas.....	30.040.408\$059	30.570.765\$181	530.357\$122	1,7 %
Receita de diversas.....	3.797.337\$948	8.066.838\$157	4.269.500\$209	52,9 %
Receita total.....	40.962.065\$265	47.103.342\$954	6.141.277\$689	13,0 %
Quota de subvenção.....	5.847.845\$616	6.152.749\$620	304.904\$004	4,9 %
Renda bruta total.....	46.809.910\$881	53.256.092\$574	6.446.181\$693	12,1 %
Despesa de custeio.....	35.722.146\$621	38.667.916\$889	2.945.770\$268	7,6 %
Renda liquida.....	11.087.764\$260	14.588.175\$685	3.500.411\$425	24,0 %

## SOCIEDADE ANONYMA LLOYD NACIONAL

Quadro comparativo do movimento de trafego, entre os annos de 1933 e 1934 de percentagem de augmento ou diminuição

	1933	1934	DIFFERENÇA	COEFFICIENTES
Viagens realizadas.....	82	109	27	24,7 %
Dias de viagem.....	3.173	4.042	869	21,5 %
Milhas navegadas.....	260.939	414.267	153.328	37,0 %
Consumo de comb. carvão.....	21.613.530	31.111.390	9.498.060	30,5 %
Consumo de comb. oleo.....	5.664.861	9.268.985	5.604.124	60,4 %
Consumo de lubrificante.....	98.464	186.319	87.855	47,1 %
Consumo de estôpa.....	7.020	10.986	3.966	36,1 %
Numero de passageiros.....	3.387	12.544	9.157	73,0 %
Numero de volumes.....	3.223.066	5.477.515	2.254.449	41,1 %
Peso em kilos.....	224.029.617	382.068.601	158.038.984	41,3 %
Receita de passagens.....	581.047\$350	1.911.556\$460	1.330.509\$110	69,6 %
Receita de cargas.....	15.312.351\$680	28.991.245\$350	13.678.893\$670	47,1 %
Receita total.....	15.893.399\$030	30.902.801\$810	15.009.402\$780	48,5 %
Renda bruta total.....	15.893.399\$030	30.902.801\$810	15.009.402\$780	48,5 %
Despesa de custeio.....	14.145.147\$240	26.098.255\$820	11.953.108\$580	45,8 %
Renda liquida.....	1.748.251\$790	4.804.545\$990	3.056.294\$200	63,6 %

## COMPANHIA COMMERCIO E NAVEGAÇÃO

Quadro comparativo do movimento de trafego, entre os annos de 1933 e 1934 de percentagem de augmento ou diminuição

	1933	1934	DIFFERENÇA	COEFFICIENTES
Viagens realizadas.....	98	82	— 16	— 16,3 %
Dias de viagem.....	3.404	3.063	— 341	— 10,0 %
Milhas navegadas.....	240.533	177.395	— 63.138	— 26,2 %
Consumo de comb. carvão.....	32.390.356	26.810.673	— 5.579.683	— 17,2 %
Consumo de lubrificante.....	34.275	27.243	— 7.032	— 20,5 %
Consumo de estôpa.....	3.732	2.664	— 1.068	— 28,6 %
Numero de passageiros.....	1.250	2.553	— 1.303	— 51,0 %
Numero de volumes.....	1.859.771	1.612.567	— 247.204	— 13,3 %
Peso em kilos.....	210.043.535	187.947.613	— 22.095.922	— 10,5 %
Receita de passagens.....	26 354\$900	44 249\$300	— 17 894\$400	— 40,4 %
Receita de cargas.....	10.893 526\$820	8.828 630\$350	— 2.064 896\$470	— 18,9 %
Receita de diversas.....	-22 026\$000	378\$000	— 21 648\$000	— 98,2 %
Receita total.....	10.941 907\$720	8.873 257\$550	— 2.068 650\$070	— 18,9 %
Renda bruta total.....	10.941 907\$720	8.873 257\$650	— 2.068 650\$070	— 18,9 %
Despesa de custeio.....	6.654 029\$550	5.821 682\$174	— 832 347\$376	— 48,8 %
Renda liquida.....	4.287 878\$170	3.051 575\$476	— 1.236 302\$694	— 28,8 %

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO DAS COMPANHIAS E EMPREZAS, NO  
DECENNIO DE 1925-1934

ANNOS	VIAGENS REALISADAS	MILHAS NAVEGADAS	DIAS DE VIAGEM
1925.....	1.805	3.831.306	45.483
1926.....	1.844	3.662.020	42.409
1927.....	1.997	4.388.505	48.341
1928.....	2.098	4.584.513	48.771
1929.....	2.179	4.527.077	47.771
1930.....	2.120	4.304.871	44.347
1931.....	1.944	4.273.375	41.173
1932.....	1.669	3.444.536	36.523
1933.....	1.805	3.673.950	38.525
1934.....	1.801	3.538.595	38.132

## MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO DAS COMPANHIAS E EMPREZAS, NO DECENNIO DE 1925-1934

ANNOS	LUBRIFICANTE	ESTÔPA	PASSAGEIROS	ANIMAES
1925.....	713.753	67.332	325.559	5.643
1926.....	699.665	68.209	307.939	6.341
1927.....	909.482	96.281	318.237	6.761
1928.....	1.165.099	93.718	334.087	6.255
1929.....	1.146.199	85.428	318.177	7.053
1930.....	1.018.194	75.636	272.768	5.224
1931.....	931.223	64.148	246.276	3.693
1932.....	678.951	50.239	245.578	1.524
1933.....	742.409	56.213	232.930	3.149
1934.....	768.360	53.049	234.513	2.596

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO DAS COMPANHIAS E EMPREZAS DE  
NAVEGAÇÃO, NO DECENNIO DE 1925-1934

ANNOS	CARVÃO (Kilos)	LENHA (Kilos)	OLEO (Litros)
1925.....	526.056.378	148.410.972	—
1926.....	489.218.022	114.211.091	4.141.282
1927.....	607.410.218	157.046.529	36.125.668
1928.....	557.860.867	170.485.514	61.529.844
1929.....	505.262.662	175.251.886	87.493.596
1930.....	504.137.171	150.582.469	51.542.357
1931.....	161.160.838	122.147.428	96.684.660
1932.....	399.498.301	177.760.604	82.605.604
1933.....	426.308.069	154.566.646	90.225.470
1934.....	387.029.550	141.487.015	99.580.075

**MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO DAS COMPANHIAS E EMPREZAS, NO  
DECENNIO DE 1925-1934**

ANNOS	Nº. DE VOLUMES	PESO EM KILOS
1925.....	37.426.917	2.240.583.167
1926.....	31.799.674	1.890.649.932
1927.....	41.689.152	2.635.907.386
1928.....	44.735.738	2.601.051.468
1929.....	41.613.429	2.444.567.983
1930.....	35.185.854	2.065.664.681
1931.....	36.618.290	2.412.697.540
1932.....	32.719.674	1.943.031.458
1933.....	30.950.951	2.022.979.877
1934.....	36.713.934	2.233.444.797

**MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO DAS COMPANHIAS E EMPRESAS, NO  
DECENNIO DE 1925-1934**

ANNOS	PASSAGENS	CARGAS	ANIMAES	DIVERSAS
1925.....	25.738 191\$895	147.346 485\$028	227 316\$813	12.755 516\$728
1926.....	22.740 850\$708	115.324 885\$417	217 832\$599	12.965 851\$160
1927.....	27.084 404\$390	155.510 770\$520	247 550\$276	14.970 821\$234
1928.....	29.661 741\$928	175.320 230\$246	165 203\$474	9.710 382\$906
1929.....	32.053 549\$795	174.278 304\$470	185 828\$903	9.508 256\$267
1930.....	26.172 296\$961	142.634 560\$595	109 452\$540	9.516 490\$199
1931.....	27.114 682\$267	177.092 941\$261	85 127\$649	9.149 127\$756
1932.....	25.556 554\$009	135.345 659\$898	57 873\$957	11.914 750\$050
1933.....	25.843 629\$804	134.576 672\$041	72 603\$670	11.258 575\$585
1934.....	27.087 420\$976	145.007 922\$258	45 912\$800	14.368 962\$090

**MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO DAS COMPANHIAS E EMPREZAS, NO  
DECENNIO DE 1925-1934**

ANNOS	SUBVENÇÃO	RENDA BRUTA	CUSTEIO	RENDA LIQUIDA
1925.....	6.844 489\$596	190.912 000\$058	141.235 313\$497	49.676 686\$561
1926.....	6.763 450\$325	158.012 850\$009	132.047 853\$970	25.964 996\$039
1927.....	6.979 196\$992	204.792 743\$412	179.761 330\$998	25.031 412\$414
1928.....	27.014 256\$292	241.871 814\$846	180.001 766\$380	61.870 048\$466
1929.....	27.959 204\$588	243.763 124\$021	183.992 456\$058	59.770 667\$968
1930.....	26.268 168\$276	204.500 768\$671	164.994 222\$651	39.506 546\$020
1931.....	29.956 894\$371	243.396 773\$304	179.971 241\$156	63.425 532\$168
1932.....	27.957 210\$256	198.810 028\$170	146.777 051\$321	52.032 976\$849
1933.....	29.322 722\$394	201.074 203\$592	163.147 569\$930	38.362 172\$522
1934.....	29.573 763\$382	214.085 981\$506	163.180 158\$084	50.905 823\$422

## THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION CO. (1911) LTD.

De accôrdo com as apurações e os diversos agrupamentos dos dados estatísticos que nos foram fornecidos pela "Amazon River" o movimento no decennio de 1925 á 1934, permittiu que se pudesse tirar as seguintes conclusões:

Comquanto tenha havido uma differença para menos, do 1º quinquennio para o 2º, nas receitas de trafego; passagem, cargas animaes e diversas de 23,0 % no computo geral do decennio, ella quasi desaparece por ter havido uma compensação na despeza de custeio que tambem decresceu de 28,2 %.

A subvenção paga pelo Governo Federal no decennio foi de 23.981:888\$316, a renda bruta (incluida essa subvenção) foi de 68.703:190\$746 e a despeza de custeio a de 42.542:528\$400.

Ha uma verdadeira homogeneidade na **renda liquida** desse decennio, uma constancia que requer immediata attenção; as percentagens dessa renda liquida em relação á renda bruta, foram as seguintes:

1925 .....	44,6 %
1926 .....	30,4 %
1927 .....	35,5 %
1928 .....	34,3 %
1929 .....	35,3 %
1930 .....	30,8 %
1931 .....	42,9 %
1932 .....	42,9 %
1933 .....	42,7 %
1934 .....	45,3 %

Ainda em harmonia com os calculos que acabo de apresentar, verifica-se que a "Amazon River", no decennio, excluida a subvenção que lhe foi paga no valor de 23.981:888\$316, apresenta uma renda liquida do serviço de navegação de 2.178:774\$030, que redunda na percentagem, em relação á renda bruta, de 4,8 %.

A subvenção paga no 2º quinquennio, augmentou na proporção de 7,4 %, havendo assim uma perfeita compensação.

A percentagem da renda liquida da Companhia, em relação á renda bruta, durante o decennio foi de 38,1 %.

Assim, pode-se concluir que a "Amazon River", propriamente no serviço de navegação, que explora, não deve estar em condições precarias.



## ANTONIO MENDES PEIXOTO

### NAVEGAÇÃO DOS AUTAZES

Verifica-se uma sensível diferença entre a renda do 1º quinquennio e a do 2º. A subvenção paga naquella foi inferior á deste ultimo em 264:000\$000, sendo sua despeza de custeio ultrapassado á renda bruta, resultando um deficit de 9:165\$000.

No 2º quinquennio com o augmento de subvenção, poude a firma Antonio Mendes Peixoto, apresentar uma renda liquida de 179:004\$000, apesar de haverem as despezas de custeio sido superiores ás receitas de trafego em 300:996\$000. O total da subvenção recebido neste periodo foi de 480:000\$000.

As percentagens da renda liquida em relação á renda bruta, no decennio foram as seguintes:

1925 .....	— 1,4 %
1926 .....	+ 7,0 %
1927 .....	— 13,3 %
1928 .....	— 2,5 %
1929 .....	— 2,4 %
1930 .....	+ 30,8 %
1931 .....	+ 26,6 %
1932 .....	+ 28,3 %
1933 .....	+ 30,9 %
1934 .....	+ 27,7 %

---



## JOSÉ FERNANDES ANTUNES

### NAVEGAÇÃO DO ALTO TAPAJÓZ

Durante o decennio de 1925 a 1934, com excepção do ultimo anno, apresentou a firma sómente saldos deficitarios em seu serviço de navegação, sendo as receitas de trafego e as subvenções recebidas insufficientes para fazer face ás despesas de custeio. Assim sendo, a subvenção que recebe a firma parece, s.m.j., não ser bastante para occorrer ás necessidades do serviço que executa.

As percentagens da renda liquida em relação á renda bruta acham-se abaixo relacionadas:

1925.....	—	5,7 %
1926.....	—	7,5 %
1927.....	—	14,6 %
1928.....	—	4,4 %
1929.....	—	9,3 %
1930.....	—	2,7 %
1931.....	—	9,4 %
1932.....	—	5,8 %
1933.....	—	0,9 %
1934.....	+	1,3 %



## EMPRESA LLOYD MARANHENSE

As diferenças que são notadas entre a renda bruta, despesa de custeio e renda líquida, do primeiro quinquennio, respectivamente de 4.193.411\$000, 1.975.596\$000 e 2.217.815\$000 e as do segundo quinquennio, de 1.419.984\$000, 690.742\$000 e 729.242\$000, são provenientes do menor numero de viagens realizadas ao ultimo periodo, em numero inferior á metade do primeiro.

As subvenções pagas foram de 490.960\$000 para o primeiro quinquennio e de 287.003\$000 para o segundo.

Acham-se abaixo discriminadas as percentagens da renda líquida em relação á renda bruta.

1925 .....	47,9 %
1926 .....	49,4 %
1927 .....	53,4 %
1928 .....	56,8 %
1929 .....	54,6 %
1930 .....	47,1 %
1931 .....	57,3 %
1932 .....	64,9 %
1933 .....	50,5 %
1934 .....	42,4 %



## EMPRESA DE NAVEGAÇÃO FLUVIAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO

No primeiro quinquennio, para uma renda bruta de 694 :564\$000, occorreram despesas de custeio num total de 552 :241\$000, resultando uma renda liquida de 142 :323\$000.

No segundo, a renda liquida foi de 176 :990\$000, deduzidas as despesas de custeio de 1.135 :626\$000 da importancia da renda bruta num total de 1.312 :616\$000.

Foram as seguintes, percentagens da renda liquida em relação á renda bruta:

1925.....	31,2 %
1926.....	22,8 %
1927.....	13,0 %
1928.....	15,5 %
1929.....	18,1 %
1930.....	11,3 %
1931.....	6,5 %
1932.....	1,2 %
1933.....	7,2 %
1934.....	1,3 %



## EMPRESA VIAÇÃO DO SÃO FRANCISCO

Os imprevistos que se nos deparam nos resultados dos calculos que apresenta o movimento de trafego da Empresa Viação do São Francisco são bastante interessantes.

Durante o decennio realizou a Empresa 904 viagens, sendo 489 no 1º quinquennio e 415 no 2º, havendo assim uma diferença para mais no 1º quinquennio de 74 viagens. O total da subvenção paga no decennio foi de 2.509:938\$000, assim discriminadas: Réis 1.326:178\$000 no primeiro e 1.183:760\$000 no segundo, havendo uma diferença para menos do segundo para o primeiro de 129:688\$000.

A renda bruta, incluída a subvenção foi de 8.217:805\$000 no 1º e 5.433:422\$000 no 2º quinquennio e a renda líquida, respectivamente, de 1.848:530\$000 e 1.718:842\$000, o que resulta numa diferença para menos do 2º para o 1º somente de 129:688\$000.

As deducções que se pode tirar dos calculos acima são que: a Empresa, não obstante ter realizado maior numero de viagens no 1º quinquennio (74) do que no 2º, teve relativamente maior lucro, no 2º quinquennio porquanto a media encontrada para cada viagem no 1º quinquennio é de 3:780\$000 e 2º de 4:411\$000, ou 8,7 % a mais sobre o 1º quinquennio.

As percentagens da renda líquida em comparação com a renda bruta foram as immediatas:

1925.....	21,8 %
1926.....	2,5 %
1927.....	30,9 %
1928.....	30,4 %
1929.....	23,4 %
1930.....	27,1 %
1931.....	35,7 %
1932.....	26,3 %
1933.....	36,1 %
1934.....	32,0 %



## NAVEGAÇÃO MINEIRA DO SÃO FRANCISCO

Tendo havido uma grande diferença no numero de viagens realizadas entre o 1º quinquennio (213) e o 2º (582), isto é, menos (369), ou 60,2 % deixo de fazer um estudo minucioso entre um e outro quinquennio, apresentando tão somente as quantias representativas das diversas receitas:

1º quinquennio, subvenção: 424:168\$000, renda bruta: 2.638:183\$000, despeza de custeio 1.513:764\$000 e renda liquida: 1.124:419\$000; 2º quinquennio, subvenção: 1.049:024\$000, renda bruta: 4.473:046\$000, despeza de custeio: 2.812:992\$000 e renda liquida 1.660:054\$000.

As percentagens da renda liquida em relação á renda bruta foram as abaixo discriminadas:

1925 .....	45,3 %
1926 .....	38,9 %
1927 .....	36,1 %
1928 .....	50,2 %
1929 .....	40,9 %
1930 .....	34,5 %
1931 .....	36,7 %
1932 .....	36,9 %
1933 .....	36,3 %
1934 .....	41,0 %



## COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO

Compulsando-se os dados estatísticos da maior companhia de navegação da America do Sul, cuja renda bruta é maior que a de todas as companhias brasileiras de navegação reunidas, difficilmente se poderá chegar a um resultado que exprime aquelles dados. E'-se obrigado a interpretar-os cuidadosamente, afim de se conhecer a sua situação economico-financeira, conforme é na realidade.

Durante o decennio 1925-1934, o Lloyd sempre apresentou uma renda liquida de navegação, variavel entre 11,6 % a 29,7 %, em relação á renda bruta.

Razões multiplas e factos diversos, entretanto, faz com que essa companhia, genuinamente brasileira, esteja em condições precarissimas. Esses factos e essas causas escapam ao estudo que se tem em mira, que consiste tão somente, em analysar os dados estatísticos por ella apresentados.

A differença a mais da renda bruta do 2º quinquennio para o 1º, na importancia de 54.460:543\$000, não quer dizer que tenha havido augmento da receita de trafego ou diminuição da despeza de custeio: ella é resultante do augmento da subvenção, do valor de 57.956:651\$000.

Abstrahindo-se das subvenções do 1º e 2º quinquennio, nota-se um sensivel augmento da despeza de custeio do 2º para o 1º, de 7,5 %, assim como a renda liquida decresceu do 1º para o 2º, de 46,0 %.

Logo, pode-se inferir que o augmento da subvenção ao Lloyd Brasileiro foi justo e razoavel, tendo-se em vista que a maioria dos seus vapores já passaram ha muitos annos do limite da idade marcada. As despezas de reparos e concertos absorvem quasi que integralmente a renda liquida das viagens de seus vapores.

As percentagens, no decennio, entre a renda liquida e a renda bruta, são as seguintes:

1925 .....	27,8 %
1926 .....	16,1 %
1927 .....	11,6 %
1928 .....	27,2 %
1929 .....	24,6 %
1930 .....	17,9 %
1931 .....	29,7 %
1932 .....	25,5 %
1933 .....	18,6 %
1934 .....	22,6 %



## COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA

As receitas de trafego: passagens, cargas, animaes e diversas, do 1º quinquennio para o 2º, soffreram as seguintes differenças: as rendas de passagens e diversas tiveram uma diminuição de 2.692:054\$000 e 2:434\$000 a de cargas e de animaes a majoração de 6.799:900\$000 e de 25:000\$000; a subvenção paga no 2º quinquennio foi superior ao 1º, de 7.327:100\$000.

As recceitas de trafego do 1º quinquennio foram de 231.912:516\$000 e a do 2º de 230.313:670\$000, tendo sido pagas as seguintes subvenções, respectivamente: Réis 23.707:500\$000 e 31.034:600\$600.

Incluindo essas subvenções encontram-se as seguintes rendas brutas: 1º quinquennio 255.620:016\$000; 2º quinquennio 261.348:270\$000..

Pelos resultados expostos, pode-se tirar as seguintes conclusões: abstrahindo-se das subvenções pagas nos 1º e 2º quinquennios, teve a Companhia Costeira uma differença para menos, nas receitas de trafego, de 1.598:846\$000 do 2º para o 1º quinquennio, isto é de 0,6 %.

Levando-se em conta, porem, que a subvenção paga no 2º quinquennio foi superior as do 1º, em 7.327:100\$000, essa differença desaparecc, tornando-se a renda liquida superior á do 1º em 5.728:254\$000, ou 2,1 %.

Apresento, para melhor facilidade de comparação, as percentagens entre as rendas liquidas e a bruta no decennio:

1925.....	29,2 %
1926.....	21,6 %
1927.....	11,2 %
1928.....	24,0 %
1929.....	26,2 %
1930.....	24,5 %
1931.....	24,8 %
1932.....	29,9 %
1933.....	23,6 %
1934.....	27,3 %



## COMPANHIA COMMERCIO E NAVEGAÇÃO

Difficilmente se poderá fazer qualquer analyse quanto aos dados fornecidos por essa Companhia, a não ser quanto aos relativos aos dois ultimos annos, por apresentarem uma discrepancia frisante, em comparação com os de outras companhias que exploram as mesmas linhas. Tal discrepancia se tornou tão palpavel, que não só esta Divisão, como o proprio Sr. Director, solicitaram informações da companhia sobre a forma de ser computado a despesa de custeio dos seus vapores.

A companhia, muito a contra gosto, foi forçada a confessar que, contrariando as ordens em vigor, havia incluido na conta das despesas de custeio dos navios, outras despesas que não deviam ser computadas.

De accôrdo com os primitivos mappas estatísticos apresentados por ella, relativas aos annos de 1933 e 1934, havia tido os seguintes "deficits" 434 :849\$330 e 2.648 :984\$524, respectivamente; após terem sido feitas as deducções conforme o seu officio de 7 de Janeiro de 1936, a companhia passou a ter as seguintes rendas liquidas do movimento de seus vapores:

1933.....	4.287 :878\$170
1934.....	3.051 :575\$476

Pelos motivos expostos deixo de fazer apreciações mais minuciosas sobre a exploração dos serviços de navegação dessa companhia no decennio de 1925-1934.

Abaixo apresento a percentagem das despesas de custeio sobre as rendas brutas, por onde se verificará facilmente o desaccôrdo existente, já acima apontado:

1925.....	— 5,7 %
1926.....	— 9,0 %
1927.....	— 5,7 %
1928.....	+ 19,0 %
1929.....	+ 12,0 %
1930.....	— 3,5 %
1931.....	— 14,9 %
1932.....	+ 13,6 %
1933.....	+ 39,1 %
1934.....	+ 34,3 %



## SOCIEDADE ANONYMA LLOYD NACIONAL

A diferença que se nota para menos nas receitas de trafego do 2º quinquennio para o 1º é resultante da queda brusca no numero de viagens que a Sociedade teve no anno de 1932, realisando somente 38 ao em vez da média de 93.

A renda bruta total do 1º quinquennio foi de 107.659 :873\$000, a despesa de custeio de 85.161 :910\$000, resultando a renda liquida de 22.497 :963\$000.

As do 2º quinquennio foram, respectivamente, de 99.862 :475\$000, 81.549 :177\$000 e 18.313 :298\$000.

Essas faltas de semelhança dão as seguintes percentagens, para menos, do 2º para o 1º:

Renda bruta.....	7,2 %
Despesa de custeio.....	4,2 %
Renda liquida.....	18,6 %

Abaixo apresento as percentagens da renda liquida em relação á renda bruta:

1925.....	15,7 %
1926.....	15,9 %
1927.....	17,9 %
1928.....	22,8 %
1929.....	25,5 %
1930.....	22,7 %
1931.....	20,1 %
1932.....	24,6 %
1933.....	10,9 %
1934.....	15,5 %



## COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO SÃO JOÃO DA BARRA E CAMPOS

A companhia realizou 158 viagens no primeiro quinquennio e 64 no segundo, atingindo assim as receitas de trafego do primeiro a quasi o dobro das do ultimo.

As importancias de renda bruta, despesas de custeio e renda liquida, no primeiro quinquennio, foram, respectivamente, de 3.288.997\$000, 2.430.347\$000 e 858.650\$000, sendo as do segundo as seguintes: 1.382.667\$000, 978.096\$000 e 404.570\$000.

As percentagens da renda liquida em relação á renda bruta são as seguintes:

1925 .....	33,8 %
1926 .....	5,6 %
1927 .....	2,2 %
1928 .....	40,9 %
1929 .....	33,4 %
1930 .....	27,9 %
1931 .....	15,3 %
1932 .....	36,7 %
1933 .....	34,5 %
1934 .....	28,7 %



## COMPANHIA DE VIAÇÃO SÃO PAULO-MATTO GROSSO

Observa-se grande diferença entre o numero de viagens realizadas no primeiro quinquennio e no segundo (278). Verifica-se, igualmente, haver a Companhia sómente começado a receber subvenção a partir do anno de 1933.

Resume-se o movimento do primeiro quinquennio numa renda liquida de Réis 78 :350\$000, resultante de uma renda bruta de 598 :314\$000 e uma despeza de custeio de 519 :964\$000.

No quinquennio a renda liquida apresentada foi de 250 :197\$000, com uma renda de 1.081 :676\$000 e 831 :480\$000 de despezas de custeio.

As percentagens verificadas da renda liquida em relação é renda bruta foram as seguintes:

1925 .....	29,2 %
1926 .....	6,8 %
1927 .....	9,3 %
1928 .....	12,8 %
1929 .....	15,6 %
1930 .....	19,4 %
1931 .....	20,6 %
1932 .....	34,3 %
1933 .....	41,5 %
1934 .....	7,5 %



## EMPRESA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO HOEPCKE

A diferença que se nota entre a renda líquida do primeiro quinquennio e a do segundo, é resultante do maior numero de viagens realizadas neste ultimo.

Attingindo a renda bruta do primeiro periodo 11.207:804\$000, sua despesa de custeio a 8.939:031\$000, dando uma renda líquida de 2.268:773\$000, no segundo quinquennio importaram as mesmas, respectivamente, em 14.428:352\$000, 13.890:067\$000 e 538:285\$000.

Seguem-se as percentagens da renda líquida em relação á renda bruta:

1925 .....	29,1 %
1926 .....	7,7 %
1927 .....	20,8 %
1928 .....	22,0 %
1929 .....	17,3 %
1930 .....	10,2 %
1931 .....	1,0 %
1932 .....	3,9 %
1933 .....	6,0 %
1934 .....	= 2,3 %



## ESTRADA DE FERRO DE SANTA CATHARINA

Foram realizadas 1.657 viagens durante o decennio, sendo 854 no primeiro quinquennio e 803 no segundo.

A renda bruta, a despeza de custeio e a renda liquida no primeiro quinquennio, foram respectivamente: 770:015\$000, 488:580\$000 e 281:435\$000 e 607:548\$000, réis 451:372\$000 e 155:976\$000, no segundo.

As percentagens da renda liquida em relação á renda bruta foram as seguintes:

1925 .....	45,8 %
1926 .....	48,0 %
1927 .....	38,7 %
1928 .....	21,1 %
1929 .....	17,4 %
1930 .....	1,6 %
1931 .....	4,7 %
1932 .....	21,4 %
1933 .....	34,6 %
1934 .....	43,2 %



## THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY (1911), LIMITED

A Companhia executa o serviço actual a título precario.

O contracto celebrado em 31 de Agosto de 1912, decreto n. 9.708, de 7 de Agosto do mesmo anno, terminou em 31 de Agosto de 1922.

Pelos serviços executados recebe a Companhia a subvenção de 3.000 :000\$000.

O Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo aviso n. 1.721, de 29 de Março de 1935, autorizou o proseguimento, em caracter provisorio, do serviço de navegação a cargo da companhia.

A Companhia recebeu no anno de 1934, a subvenção de 3.000 :000\$000.

1. — **Linhas em trafego** — Manteve a Companhia durante o anno as seguintes linhas:

- 1 — Linha de Belem ao Oyapock — uma viagem mensal;
- 2 — " " " " Madeira — duas viagens mensaes;
- 3 — " " " " Purús-Acre — uma viagem mensal;
- 4 — " " " " Solimões — uma viagem mensal;
- 5 — " " " " Tapajóz — uma viagem de 2 em 2 mezes;
- 6 — " " Manáos ao Juruá — uma viagem mensal;
- 7 — " " " " Rio Negro — uma viagem mensal;
- 8 — " " " " Porto Velho — uma viagem mensal.

2. — **Navios empregados no trafego das linhas** — Estiveram em trafego 21 vapores, com 10.324 toneladas brutas, 6.508 liquidas e 10.018 de capacidade de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Ajudante.....	214	145	260
2 — Aymoré.....	400	294	510
3 — Belém.....	1.082	640	1.060
4 — Campinas.....	160	98	98
5 — Cassiporé.....	484	306	347
6 — Cuyabá.....	1.082	640	1.060
7 — Diamantina.....	160	98	98
8 — Districto Federal.....	1.082	640	1.060
9 — Inca.....	343	275	340
10 — Indio do Brasil.....	405	290	542
11 — Itacoatiara.....	160	98	98
12 — Nicheroy.....	160	98	98
13 — Oyapock.....	470	268	404
14 — Rio Mar.....	680	480	578
15 — São Salvador.....	1.082	640	1.060
16 — Sapucaia.....	398	270	541
17 — Sorocaba.....	160	98	98
18 — Therezina.....	160	98	98
19 — Tupy.....	400	294	510
20 — Uruguayana.....	160	98	98
21 — Victoria.....	1.082	640	1.060
<b>Total geral.....</b>	<b>10.324</b>	<b>6.508</b>	<b>10.018</b>

3. — Viagens realizadas, milhas percorridas e dias de viagem — Foram realizadas 172 viagens com o percurso de 337.824 milhas e 4.612 dias de viagem.

4. — Consumo de combustível, lubrificante e estôpa — Foram consumidos pelos vapores, nas viagens realizadas, 1.232.600 kilos de carvão, 117.253.512 kilos de lenha, 12.539 litros de lubrificante e 602 kilos de estôpa.

5. — Transporte de passageiros, cargas e animais — Foram transportados 9.061 passageiros de 1ª classe e 8.649 de 3ª classe, 1.347.897 volumes de carga, pesando kilos 55.165.877 e 2.261 animais.

6. — Receita de passagens, cargas, animais e diversos — As receitas de trafego foram as seguintes: 921 :413\$700 de passagens, 2.817 :767\$700 de cargas, 38 :732\$600 de animais e 72 :863\$800 de diversas.

7. — Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração — A renda bruta apurada attingiu a 6.850 :777\$800 incluída a subvenção de 3.000 :000\$000, importando em 3.883 :445\$040 o total das despesas de custeio, donde resulta a renda líquida de 2.967 :332\$760.

#### MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego.....	21
Tonelagem de carga.....	60.803
Viagens realizadas.....	172
Dias de viagem.....	4.612
Milhas navegadas.....	337.824
Consumo de combustível (carvão).....	1.232.600
"    "    "    (lenha).....	117.253.512
"    "    lubrificante.....	12.539
"    "    estôpa.....	602
Passageiros de 1ª classe.....	9.061
"    "    3ª    "    ".....	8.649
Numero de volumes.....	1.347.897
Peso em kilos.....	55.165.877
Numero de animais.....	2.261
Receita de passagens.....	921 :413\$700
"    "    cargas.....	2.817 :767\$700
"    "    animais.....	38 :732\$600
"    "    diversas.....	72 :863\$800
"    total.....	3.850 :777\$800
Quota de subvenção.....	3.000 :000\$000
Renda bruta total.....	6.850 :777\$800
Despeza de custeio.....	3.883 :445\$040
Renda líquida.....	2.967 :332\$760

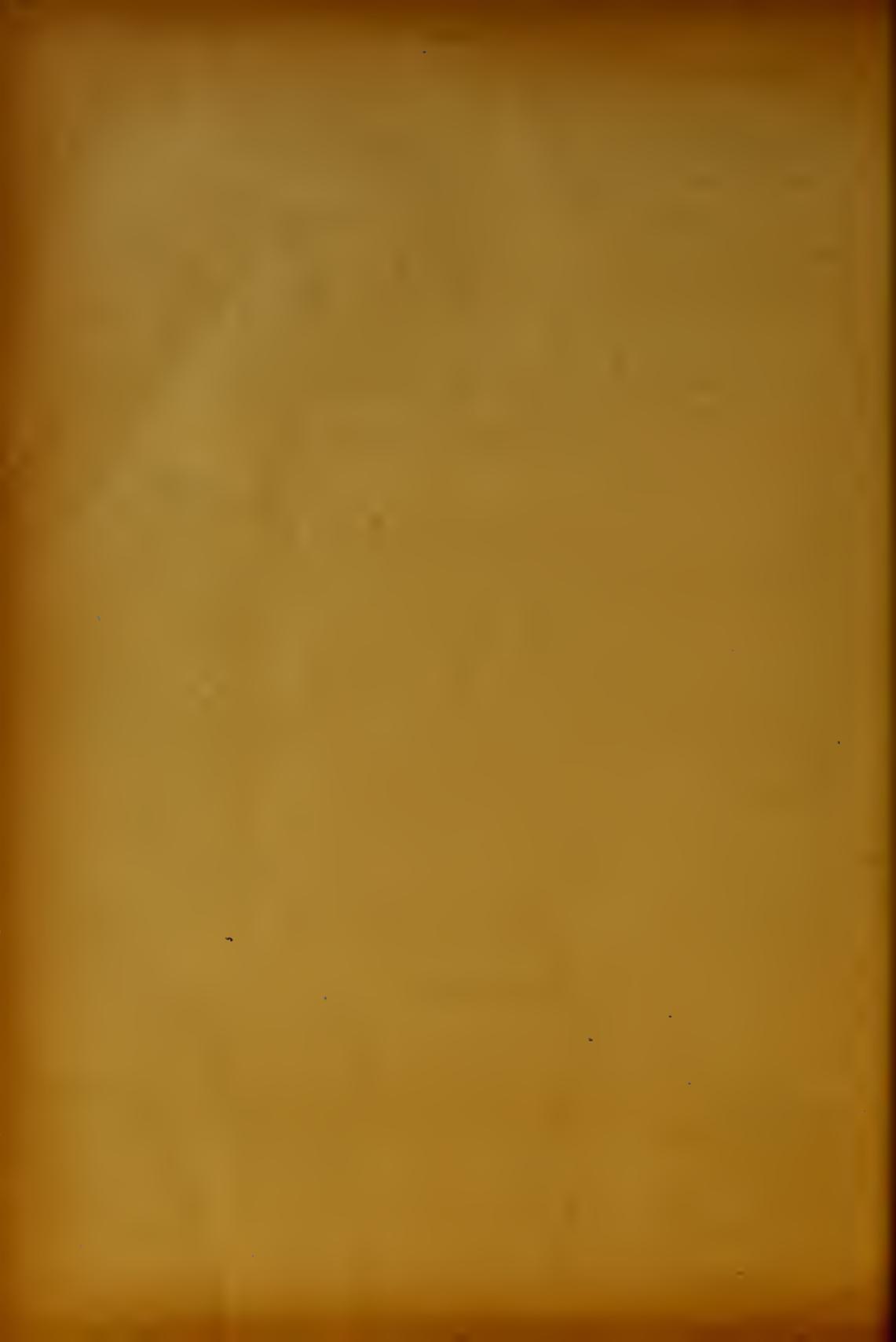
#### COEFFICIENTES DE TRAFEGO

##### Por viagem:

Passageiros.....	103
Receita de passageiros.....	5 :357\$1'0
Peso de carga transportada.....	320.732 kg.
Receita de carga.....	16 :382\$370
Consumo de combustível (carvão).....	7.166 kg.
"    "    "    (lenha).....	681.706 "
"    "    lubrificante.....	73 ls.
"    "    estôpa.....	4 kg.
Receita total.....	39 :830\$103

Por milha:

Receita de passageiros .....	2\$727
Peso de carga transportada.....	163 kg
Receita de carga.....	8\$341
Consumo de combustivel (carvão).....	4 kg.
"    "    "    (lenha).....	347 "
"    "    lubrificante.....	0,037 ls.
"    "    estôpa.....	0,002 kg.
Receita total.....	20\$279



THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION (1911) LIMITED

PORTOS	PASSAGEIROS			CARGAS			ANIMAES		
	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	N. <sup>o</sup>	FRETE
<i>Belém:</i>									
Exportação.....	1.459	—	802	170 967\$700	213.056	10.845.691	682 044\$900	—	—
Importação.....	1.459	—	802	170 967\$700	213.056	10.845.691	682 044\$900	—	—
<i>Santarém:</i>									
Exportação.....	727	—	839	42 649\$900	20.027	988.045	40 755\$900	486	7 684\$800
Importação.....	727	—	839	42 649\$900	20.027	988.045	40 755\$900	486	7 684\$800
<i>Obidos:</i>									
Exportação.....	220	—	170	12 716\$400	873	52.540	2 874\$700	521	10 330\$500
Importação.....	220	—	170	12 716\$400	873	52.540	2 874\$700	521	10 330\$500
<i>Parintins:</i>									
Exportação.....	406	—	184	19 582\$300	6.395	278.024	12 402\$600	702	15 850\$500
Importação.....	406	—	184	19 582\$300	6.395	278.024	12 402\$600	702	15 850\$500
<i>Itacocaia:</i>									
Exportação.....	386	—	488	14 362\$100	6.194	247.906	7 825\$800	—	—
Importação.....	386	—	488	14 362\$100	6.194	247.906	7 825\$800	—	—
<i>Manáos:</i>									
Exportação.....	2.328	—	2.091	241 540\$650	257.226	10.844.154	598 272\$400	12	136\$000
Importação.....	2.328	—	2.091	241 540\$650	257.226	10.844.154	598 272\$400	12	136\$000
<i>Borba:</i>									
Exportação.....	85	—	112	4 249\$500	850	58.979	1 030\$700	2	24\$000
Importação.....	85	—	112	4 249\$500	850	58.979	1 030\$700	2	24\$000
<i>Manicoré:</i>									
Exportação.....	77	—	76	4 956\$600	1.087	16.271	415\$000	5	56\$000
Importação.....	77	—	76	4 956\$600	1.087	16.271	415\$000	5	56\$000

PORTOS	PASSAGEIROS			CARGAS			ANIMAES		
	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	N. <sup>o</sup>	FRETE
<i>Hamag'ri:</i>									
Exportação.....	101	—	174	7 396\$200	1 279	46 753	1 905\$100	—	—
Importação.....	101	—	174	7 396\$200	1 279	46 753	1 905\$100	—	—
<i>Porlo Velho:</i>									
Exportação.....	316	—	255	46 085\$700	144 842	5 333 530	257 586\$500	6	72\$000
Importação.....	316	—	255	46 085\$700	144 842	5 333 530	257 586\$500	6	72\$000
<i>Teffé:</i>									
Exportação.....	143	—	141	9 915\$200	6 972	240 499	10 520\$400	—	—
Importação.....	143	—	141	9 915\$200	6 972	240 499	10 520\$400	—	—
<i>S. Paul de Olivença:</i>									
Exportação.....	88	—	157	8 813\$700	8 336	235 245	15 154\$400	4	47\$900
Importação.....	88	—	157	8 813\$700	8 336	235 245	15 154\$400	4	47\$900
<i>Remale de Mateo:</i>									
Exportação.....	204	—	469	32 649\$600	4 396	157 551	12 152\$200	—	—
Importação.....	204	—	469	32 649\$600	4 396	157 551	12 152\$200	—	—
<i>Iquitos:</i>									
Exportação.....	214	—	112	37 946\$800	260 929	6 991 842	326 209\$000	25	728\$000
Importação.....	214	—	112	37 946\$800	260 929	6 991 842	326 209\$000	25	728\$000
<i>Bocca do Acre:</i>									
Exportação.....	401	—	461	55 172\$400	166 337	7 683 384	305 971\$600	9	25\$600
Importação.....	401	—	461	55 172\$400	166 337	7 683 384	305 971\$600	9	25\$600
<i>S. Madureira:</i>									
Exportação.....	38	—	32	3 344\$200	16 432	829 840	25 338\$500	—	—
Importação.....	38	—	32	3 344\$200	16 432	829 840	25 338\$500	—	—
<i>Impeza:</i>									
Exportação.....	149	—	179	13 290\$800	13 028	627 349	23 338\$800	—	—
Importação.....	149	—	179	13 290\$800	13 028	627 349	23 338\$800	—	—

<i>Xapury:</i>										
Exportação.....	71	—	96	3.761\$300	23.756	1.229.300	54	220\$400	—	—
Importação.....	71	—	96	3.761\$300	23.756	1.229.300	54	220\$400	—	—
<i>Cobria:</i>										
Exportação.....	26	—	36	1 982\$700	19.077	892.172	57	948\$700	—	—
Importação.....	26	—	36	1 982\$700	19.077	892.172	57	948\$700	—	—
<i>Foz do Jurú:</i>										
Exportação.....	445	—	491	48 882\$000	58.231	1.912.174	156	690\$600	176	1.758\$200
Importação.....	445	—	491	48 882\$000	58.231	1.912.174	156	690\$600	176	1.758\$200
<i>Foz do Tananaé:</i>										
Exportação.....	35	—	51	8 592\$500	7.981	226.351	17	993\$600	117	1.260\$900
Importação.....	35	—	51	8 592\$500	7.981	226.351	17	993\$600	117	1.260\$900
<i>Chaves:</i>										
Exportação.....	104	—	36	5 513\$600	82	3.017	308\$700	7	147\$700	—
Importação.....	104	—	36	5 513\$600	82	3.017	308\$700	7	147\$700	—
<i>Cruzinho do Sul:</i>										
Exportação.....	112	—	121	22 748\$800	18.450	660.818	57	508\$600	53	646\$100
Importação.....	112	—	121	22 748\$800	18.450	660.818	57	508\$600	53	646\$100
<i>Amapá:</i>										
Exportação.....	99	—	50	8 060\$400	15	875	119\$700	9	189\$700	—
Importação.....	99	—	50	8 060\$400	15	875	119\$700	9	189\$700	—
<i>Oyapock:</i>										
Exportação.....	82	—	107	9 598\$500	84	2.265	99\$600	—	—	—
Importação.....	82	—	107	9 598\$500	84	2.265	99\$600	—	—	—
<i>Canuilama:</i>										
Exportação.....	48	—	112	4 849\$800	2.391	54.332	2	709\$500	3	64\$500
Importação.....	48	—	112	4 849\$800	2.391	54.332	2	709\$500	3	64\$500
<i>Cachoeira:</i>										
Exportação.....	223	—	252	37 147\$000	67.245	3.204.936	102	099\$100	21	128\$800
Importação.....	223	—	252	37 147\$000	67.245	3.204.936	102	099\$100	21	128\$800

PORTOS	PASSAGEIROS			CARGAS			ANIMAES		
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
<i>Santa Izabel</i>									
Exportação.....	91	—	159	13 389\$500	28.802	1 041.620	27 393\$800	—	—
Importação.....	91	—	159	13 389\$500	28.802	1.041.620	27 393\$800	—	—
<i>Cayenne:</i>									
Exportação.....	75	—	17	10 320\$200	366	22.000	3 620\$000	8	240\$000
Importação.....	75	—	17	10 320\$200	366	22.000	3 620\$000	8	240\$000
<i>Itaituba:</i>									
Exportação.....	83	—	114	5 777\$800	162	6.194	507\$200	74	1 361\$600
Importação.....	83	—	114	5 777\$800	162	6.194	507\$200	74	1 361\$600
<i>Caracaraky:</i>									
Exportação.....	97	—	232	11 071\$950	5.960	253.665	17 706\$600	—	—
Importação.....	97	—	232	11 071\$950	5.960	253.665	17 706\$600	—	—
<i>Manacapuru:</i>									
Exportação.....	56	—	22	828\$500	164	9.095	86\$800	—	—
Importação.....	56	—	22	828\$500	164	9.095	86\$800	—	—
<i>Maués:</i>									
Exportação.....	72	—	31	3 350\$200	1.673	123.532	4 458\$500	—	—
Importação.....	72	—	31	3 350\$200	1.673	123.532	4 458\$500	—	—
<b>Total.....</b>	<b>9.061</b>	<b>—</b>	<b>8.649</b>	<b>901 414\$500</b>	<b>1.342.798</b>	<b>55.079.949</b>	<b>2 807 260\$700</b>	<b>2 358</b>	<b>38 732\$600</b>

## NAVEGAÇÃO DO ALTO TAPAJÓZ

O Sr. José Fernandes Antunes é o concessionario do serviço de navegação do Alto Tapajóz, em virtude do decreto n. 16.740, de 31 de Dezembro de 1924, termo de contracto de 3 de Fevereiro de 1925 e de additamento de 30 de Abril do mesmo anno.

E' subvencionado esse serviço com a importancia de 36 :000\$000.

O Sr. Ministro, pelo aviso n. 1.721, de 29 de Março do anno proximo passado, autorizou o proseguimento, em character provisorio, do serviço de navegação a cargo do concessionario.

1. — **Linha em trafego** — Realiza uma viagem redonda entre Itaituba e os limites do Estado de Matto Grosso.

2. — **Navios empregados no trafego** — O serviço de navegação é feito pelas lanchas "Itamar" e "Aida".

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Aida.....	26	21	13
2 — Itamar.....	26	21	13
Total.....	52	42	26

3. — **Viagens realizadas, milhas percorridas e dias de viagem** -- Foram realizadas 12 viagens com o percurso de 7.685 milhas e 300 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos 19.860 litros de kerozene, 1.120 litros de lubrificante e 50 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 4.153 volumes de carga, pesando 161.289 kilos, não havendo passageiros.

6. — **Receita de cargas** — A receita de trafego foi a seguinte: 41 :580\$350.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 77 :380\$450, inclusive a subvenção de 36 :000\$000, importando em réis 76 :371\$680 a despeza de custeio, resultando uma renda liquida de 1 :008\$770.

### MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego (lanchas).....	2
Tonelagem de carga.....	156
Viagens realizadas.....	12
Dias de viagem.....	300
Milhas navegadas.....	7.685

Consumo de combustivel (kerozene) .....	19.860
"    "    lubrificante.....	1.120
"    "    estôpa.....	50
Passageiros de 1ª classe.....	—
Numero de volumes.....	4.153
Peso em kilos.....	161.289
Receita de passageiros.....	—
"    "    cargas.....	41:380\$450
"    total.....	41:380\$450
Quota de subvenção.....	36:000\$000
Renda bruta total.....	77:380\$450
Despeza de custeio.....	76:371\$680
Renda liquida.....	1:008\$770

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros.....	—
Receita de passageiros.....	—
Peso de carga transportada.....	13.441 kg.
Receita de carga.....	3:448\$370
Consumo de combustivel (kerozene).....	1.655 lt.
"    "    lubrificante.....	93 "
"    "    estôpa.....	4 kg.
Receita bruta total.....	6:448\$370

Por milha:

Receita de passageiros.....	—
Peso de carga transportada.....	21 kg.
Receita de carga.....	5\$384
Consumo de combustivel (kerozene).....	2 lt.
"    "    lubrificante.....	0,146 "
"    "    estôpa.....	0,006
Receita bruta total.....	10\$069

## NAVEGAÇÃO DOS RIOS MAMORÉ E GUAPORÉ

Em 27 de Junho de 1931, foi assignado o contracto com o concessionario Paulo Saldanha, em vista do decreto n. 20.102, de 12 de Junho do mesmo anno, baseado nos artigos 4º, 5º, 6º, 7º e 8º do decreto n. 5.670, de 25 de Janeiro de 1925, revigorado pelo decreto n. 19.884, de 1º de Abril de 1931.

Por esse serviço recebe a subvenção de 150.000\$000. .

1. — **Linha em trafego** — Executa o concessionario uma viagem mensal entre Guaporé-Mirim, no rio Mamoré e Villa Bella de Matto Grosso, no rio Guaporé.

2. — **Navios empregados no trafego** — O serviço de navegação é feito pelas lanchas "Joca" e "Emma" com 8 toneladas cada uma.

3. — **Viagens realizadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realizadas 12 viagens com o percurso de 18.384 milhas e 294 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos nas viagens realizadas 830.740 kilos de lenha, 1.657 litros de lubrificante e 22 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros, cargas e animaes** — Foram transportados 78 passageiros de 1ª classe, 137 de 2ª, e 4.901 volumes de carga, pesando 198.543 kilos, mais 23 animaes.

6. — **Receita de passagens, cargas, animaes e diversas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 11.904\$700 de passageiros, 13.315\$200 de cargas, 22\$600 de animaes e 800\$400 de diversas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado de exploração** — A renda bruta attingiu a 176.042\$900, inclusive a subvenção de 150.000\$000, importando em 154.001\$500 a despeza de cústeio, resultando uma renda liquida de 42.041\$400.

### MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego (lanchas).....	2
Tonelagem de carga.....	96
Viagens realizadas.....	12
Dias de viagem.....	294
Milhas navegadas.....	18.384
Consumo de combustivel (lenha).....	830.740
"    "    lubrificante.....	1.657
"    "    estôpa.....	22
Passageiros de 1ª classe.....	78
"    "    3ª.....	137
Numero de volumes.....	4.901
Peso em kilos.....	198.543
Numero de animaes.....	23
Receita de passagens.....	11.904\$700
"    "    carga.....	13.315\$200
"    "    animaes.....	22\$600
"    "    diversas.....	800\$400
"    total.....	42.041\$400

Quota de subvenção.....	150 :000\$000
Renda bruta total.....	176 :042\$900
Despeza de custeio.....	134 :001\$500
Renda líquida.....	42 :041\$400

**COEFFICIENTES DE TRAFEGO**

**Por viagem:**

Passageiros.....	18
Receita de passageiros.....	992\$058
Peso de carga transportada.....	16.545 kgs.
Receita de carga.....	1 :109\$600
Consumo de combustível (lenha).....	69.228 kgs.
"    "    lubrificante.....	138 lts.
"    "    estôpa.....	2 kgs.
Renda total.....	14 :670\$241

**Por milha:**

Receita de passageiros.....	\$648
Peso de carga transportada.....	11 kgs.
Receita de carga.....	\$724
Consumo de combustível (lenha).....	45 kgs.
"    "    lubrificante.....	0,090 lts.
"    "    estôpa.....	0,001 kg.
Renda bruta total.....	9\$576

## EMPRESA DE NAVEGAÇÃO DOS AUTAZES

ANTONIO MENDES PEIXOTO

1. — **Linhas em trafego** — Uma linha entre Manáos e Castello, com escalas por Bóia Fé, Amatary, Bocca do Autaz, Bom Futuro, Tauá-Assú, São Joaquim, Coapiranga, Japehum, Panamá, Nancy, Bavaruá, Pantaleão, São Longuinho, Piratininga, Santa Maria, São José, Barreirinha, Campo Alegre, e intermediario em caso de necessidade.

2. — **Navios empregados no trafego** — No trafego foram empregados as lanchas "Xiborena" e "Cauré", com 50 toneladas brutas e 33 liquidas e diversas embarcações auxiliares.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Cauré.....	21	15	—
2 — Xiborena.....	29	18	—
Total.....	50	33	—

3. — **Viagens realizadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realizadas 24 viagens com o percurso de 15.600 milhas e 130 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos, nas viagens realizadas, 2.218.000 kilos de lenha, 1.000 litros de lubrificante e 28 kilos de estopa.

5. — **Transporte de passageiros, cargas e animaes** — Foram transportados 639 passageiros de 1ª classe, e 385 de 3ª, 4.102 volumes de carga pesando 227.104 kilos e 169 animaes.

6. — **Receita de passagens, cargas, animaes e diversas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 8 :662\$000 de passagens; 7 :206\$400 de cargas, 1 :774\$000 de animaes; e 5 :236\$000 de diversas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 118 :878\$400, inclusive a subvenção de 96 :000\$000, importando em réis 85 :984\$100 a despeza de custeio, resultando a renda liquida de 32 :894\$300.

### MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego (lancha).....	2
Tonelagem de carga (incl. embs. aux.).....	2.040
Viagens realizadas.....	24
Dias de viagem.....	130
Milhas navegadas.....	15.600

Consumo de combustível (lenha).....	2 218 000
"    "    lubrificante.....	1.000
"    "    estôpa.....	28
Passageiros de 1ª classe.....	659
"    "    3ª.....	385
Numero de volumes.....	4.102
Peso em kilos.....	227.104
Numero de animaes.....	169
Receita de passagens.....	8.662\$000
"    "    cargas.....	7.206\$400
"    "    animaes.....	1.774\$000
"    "    diversas.....	5.256\$000
"    total.....	22.878\$400
Quota de subvenção.....	96.000\$000
Renda bruta total.....	118.878\$400
Despeza de custeio.....	85.984\$100
Renda liquida.....	32.894\$300

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros.....	45
Receita de passageiros.....	360\$917
Peso de carga transportada.....	9.462 kgs.
Receita de carga.....	300\$267
Consumo de combustível.....	92.417 kgs.
"    "    lubrificante.....	42 lts.
"    "    estôpa.....	1 kg.
Receita bruta total.....	4.953\$266

Por milha:

Receita de passageiros.....	\$555
Peso de carga transportada.....	14 kgs.
Receita de carga.....	\$462
Consumo de combustível.....	142 kgs.
"    "    lubrificante.....	0,064 lt.
"    "    estôpa.....	0,002 kg.
Receita bruta total.....	7\$620

## EMPRESA LLOYD MARANHENSE

Em vista do decreto n. 18.549, de 28 de Dezembro de 1928, foi assignado em 6 de Fevereiro de 1929, o contracto de prorrogação por mais cinco annos, que trata o decreto n. 16.402, de 12 de Março de 1924.

Tendo terminado o prazo desse contracto em 26 de Maio de 1934, executa actual-mente esse serviço a titulo precario, em vista da disposição do artigo 2º, do decreto n. 24.363, de 8 de Junho de 1934, até que seja ultimado o processo de concurrencia publica.

E' subvencionado esse serviço annualmente com a importancia de 100 :000\$000.

1. — **Linhas em trafego** — Durante o anno manteve a Empresa as seguintes: Linha do Itapecurú, duas viagens mensaes de São Luiz a Caxias; linha do Mearim, uma viagem mensal entre São Luiz e Pedreira; linha do Pindaré, uma viagem mensal entre São Luiz e Engenho Central e linha do Munim, uma viagem mensal entre São Luiz e Morros.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 5 vapores, com 198 toneladas brutas, 164 liquidas e 194 de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — São Paulo.....	50	46	50
2 — Santo Antonio.....	34	26	34
3 — São Pedro.....	50	20	30
4 — Ruy Barbosa.....	72	62	70
5 — São Jorge.....	12	10	10
Total.....	198	164	194

3. — **Viagens realizadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realizadas 48 viagens com o percurso de 16.268 milhas e 564 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos nas viagens realizadas 898.930 kilos de lenha, 1.004 litros de lubrificante e 191 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 144 passageiros de 1ª classe, 143 de 3ª classc, 50.950 volumes, pesando 2.618.320 kilos.

6. — **Receita de passagens e cargas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 6:340\$200 de passageiros e 168:899\$120 de cargas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 242:253\$320, inclusive a subvenção de 67:014\$000, importando em réis 139:513\$410 a despeza de custeio, resultando a renda liquida de 102:739\$910.

**MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO**

Vapores em trafego .....	5
Tonelagem de carga (incl. embs. aux.).....	5 032
Viagens realizadas.....	48
Dias de viagem.....	564
Milhas navegadas.....	16 268
Consumo de combustivel (lenha).....	898 950
"    "    lubrificante.....	1 004
"    "    estôpa.....	191
Passageiros de 1ª classe.....	144
"    "    3ª .....	143
Numero de volumes.....	50 950
Peso em kilos.....	2 618 320
Receita de passagens.....	6 :340\$200
"    "    cargas.....	168 :899\$120
"    total.....	175 :259\$320
Quota de subvenção.....	67 :014\$000
Renda bruta total.....	242 :253\$320
Despeza de custeio.....	139 :513\$410
Renda liquida.....	102 :739\$910

**COEFFICIENTES DE TRAFEGO**

**Por viagem:**

Passageiros.....	6
Receita de passageiros.....	132\$087
Peso de carga transportada.....	54 548 kgs.
Receita de carga.....	3 :518\$731
Consumo de combustivel (lenha).....	18 728 kgs.
"    "    lubrificante.....	21 lts..
"    "    estôpa.....	4 kgs.
Receita bruta total.....	5 :046\$944

**Por milha:**

Receita de passageiros.....	\$390
Peso de carga transportada.....	161 kgs.
Receita de carga.....	10\$582
Consumo de combustivel (lenha).....	55 kgs.
"    "    lubrificante.....	0,062 lts.
"    "    estôpa.....	0,012 kgs.
Receita bruta total.....	14\$891

## COMPANHIA FLUVIAL MARANHENSE

Em virtude do decreto n. 18.525, de 7 de Dezembro de 1928, foi lavrado o contracto em 14 de Março de 1929.

Tendo terminado o prazo desse contracto, executa actualmente esse serviço a título precário, em virtude da disposição do artigo 2º, do decreto n. 24.363, de 8 de Junho de 1934, até que seja ultimado o processo de concorrência pública.

Esse serviço é subvencionado annualmente com a quantia de 99 :654\$000.

1. — **Linhas de navegação** — Durante o anno manteve a Companhia as seguintes linhas:

- 1 — Linha do Itapecurú — de São Luiz a Caxias — duas viagens mensaes;
- 2 — " " Mearim — de São Luiz a Pedreiras — uma viagem mensal;
- 3 — " " Pindaré — de São Luiz a Engenho Central — uma viagem mensal;
- 4 — " " Cajapió — de São Luiz a Cajapió — uma viagem mensal.

2. — **Navios em trafego** — Estiveram em trafego 5 vapores, com 444 toneladas brutas, 358 liquidas e 410 de carga, auxiliados por diversas embarcações.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Barão Grajahú.....	150	125	120
2 — Ruy Barbosa.....	72	62	70
3 — São Pedro.....	50	20	30
4 — São Jorge.....	12	10	10
5 — São José.....	180	141	180
Total.....	444	358	410

3. — **Viagens realizadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realizadas 41 viagens com o percurso de 13.420 milhas e 392 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustível, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos nas viagens realizadas 855.100 kilos de lenha, 846 litros de lubrificante e 143 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 666 de 1ª classe, 488 de 3ª classe e 29.906 volumes, pesando 1.689.285 kilos.

6. — **Receita de passagens e cargas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 31 :081\$000 de passagens e 141 :552\$440 de cargas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 229 :668\$440, inclusive a subvenção de 57 :035\$000, importando em Rs. 108 :477\$580 a despeza de custeio, resultando a renda liquida de 121 :190\$860.

**MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO**

Vapores em trafego .....	5
Tonelagem de carga (incl. embs. aux.) .....	4.080
Viagens realizadas .....	41
Dias de viagem .....	392
Milhas navegadas .....	15.420
Consumo de combustivel (lenha) .....	855.100
"    "    lubrificante .....	846
"    "    estôpa .....	143
Passageiros de 1ª classe .....	666
"    "    3ª .....	488
Numero de volumes .....	29.906
Peso em kilos .....	1.689.285
Numero de animaes .....	—
Receita de passagens .....	31:081\$000
"    "    cargas .....	141:552\$440
"    "    animaes .....	—
"    "    diversas .....	—
"    total .....	172:633\$440
Quota de subvenção .....	57:035\$000
<hr/>	
Renda bruta total .....	229:668\$440
Despeza de custeio .....	108:477\$580
<hr/>	
Renda liquida .....	121:190\$860

**COEFFICIENTES DE TRAFEGO**

**Por viagem:**

Passageiros .....	28
Receita de passageiros .....	758\$073
Peso de carga transportada .....	41.202 kgs.
Receita de carga .....	3:452\$498
Consumo de combustivel (lenha) .....	20.856 kgs.
"    "    lubrificante .....	21 lts.
"    "    estôpa .....	3 kgs.
Renda bruta total .....	5:601\$669

**Por milha:**

Receita de passageiros .....	2\$316
Peso de carga transportada .....	126 kgs.
Receita de carga .....	10\$548
Consumo de combustivel (lenha) .....	64 kgs.
"    "    lubrificante .....	0,063 lts.
"    "    estôpa .....	0,011 kgs.
Renda bruta total .....	17\$114

## EMPRESA CLEMENTE C. CANTANHEDE

Com Clemente C. Cantanhede, concessionario do serviço de navegação entre Caxias e Picos, foi lavrado o contracto em 30 de Janeiro de 1929, por força do decreto numero 18.562, de 7 de Dezembro de 1928.

Tendo terminado o prazo desse contracto em 12 de Dezembro de 1933, executa actualmente esse serviço a titulo precario, em virtude da disposição do art. 2º, do decreto n. 24.363, de 8 de Junho de 1934, até que seja ultimado o processo de concorrência publica.

Esse serviço é subvencionado annualmente com a importancia de 60 :000\$000.

1. — **Linhas de navegação** -- Executa a Empresa uma linha de navegação entre Caxias e Picos.

2. — **Navios em trafego** — O serviço de navegação foi feito pelas lanchas a motor "Itamar" (7 toneladas) e "São José" (6 toneladas) que levaram a reboque os botes "Itasucê" (48 toneladas), "Itaquera" (48 toneladas), "Itapê" (50 toneladas), "São Martinho" (26 toneladas) e "Belmonte" (46 toneladas).

3. — **Viagens realizadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realizadas 25 viagens com o percurso de 7.700 milhas e 204 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos nas viagens realizadas 9.308 litros de kerozene, 909 litros de lubrificante e 80 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 46 passageiro de 1ª classe, e 3.791 volumes, pesando 275.344 kilos.

6. — **Receita de passagens e cargas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 3:112\$400 de passagens e 23:742\$670 de cargas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado de exploração** — A renda bruta attingiu a 86:855\$070, inclusive a subvenção de 60:000\$000, importando em Rs. 68:499\$630 a despeza de custeio, resultando a renda liquida de 18:555\$440.

### MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego.....	2
Tonelagem de carga (incl. embs. auxs.).....	655
Viagens realizadas.....	25
Dias de viagem.....	204
Milhas navegadas.....	7.700
Consumo de combustivel (kerozene).....	9.308
"    "    lubrificante.....	909
"    "    estôpa.....	80
Passageiros de 1ª classe.....	46
Numero de volumes.....	3.791
Peso em kilos.....	275.344
Receita de passagens.....	3:112\$400
"    "    carga.....	23:742\$670
"    "    total.....	26:855\$070

Quota de subvenção.....	60.000\$000
Renda bruta total.....	86.855\$070
Despeza de custeio.....	68.499\$630
Renda líquida.....	18.355\$440

## COEFFICIENTES DE TRAFEGO

## Por viagem:

Passageiros.....	2
Receita de passageiros.....	124\$496
Peso de carga transportada.....	11.014 kgs.
Receita de carga.....	949\$707
Consumo de combustível (kerozene).....	372 lts.
"    "    lubrificante.....	36 "
"    "    estôpa.....	3 kgs.
Receita total.....	5.474\$202

## Por milha:

Receita de passageiros.....	\$404
Peso de carga transportada.....	36 kgs.
Receita de carga.....	3\$083
Consumo de combustível (kerozene).....	1 lt.
"    "    lubrificante.....	0,118 "
"    "    estôpa.....	0,010 kg.
Receita bruta total.....	11\$280

## EMPRESA DE NAVEGAÇÃO FLUVIAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO

Em virtude do decreto n. 21.146, de 11 de Março de 1932, foi assignado o contracto em 25 de Março de 1933.

O serviço contractual é subvencionado com a quantia de 100:000\$000.

1. — **Linhas em trafego** — Executa a Empresa uma viagem semanal entre Penêdo e Piranhas.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 2 vapores, com 546 toneladas brutas, 227 liquidas e 275 de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Comendador Peixoto.....	192	144	128
2 — Penedo.....	154	83	155
Total.....	346	227	283

3. — **Viagens realizadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realizadas 52 viagens com o percurso de 10.712 milhas e 208 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustível, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos nas viagens realizadas 2.132.200 kilos de lenha, 1.040 litros de lubrificante e 624 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 1.726 passageiros de 1ª classe, 4.586 de 3ª classe, e 1.829 volumes, pesando 104.427 kilos.

6. — **Receita de passagens e cargas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 19:867\$600 de passagens, 750\$500 de cargas e 1:251\$600 de diversas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 121:866\$220, inclusive a subvenção de 99:996\$520, importando em 120:190\$300 a despeza de custeio, resultando a renda liquida de 1:675\$920.

### MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego.....	2
Tonelagem de carga (incl. embs. aux.).....	7 150
Viagens realizadas.....	52
Dias de viagem.....	208
Milhas navegadas.....	10.712
Consumo de combustível (lenha).....	2.132.200
"    "    lubrificante.....	1.040
"    "    estôpa.....	624

Passageiros de 1ª classe .....	1 726
"    "    5ª    "    .....	4.586
Numero de volumes.....	1.829
Peso em kilos.....	104.427
Receita de passagens.....	19 :867\$600
"    "    cargas.....	750\$500
"    "    diversas.....	1 :251\$600
"    total.....	21 :869\$700
Quota de subvção.....	99 :996\$520
Renda bruta total.....	121 :866\$220
Despeza de custeio.....	120 :190\$300
Renda liquida.....	1 :675\$920

## COEFFICIENTES DE TRAFEGO

## Por viagem:

Passageiros.....	121
Receita de passageiros.....	582\$069
Peso de carga transportada.....	2.008 kgs.
Receita de carga.....	14\$432
Consumo de combustivel (lenha).....	41.004 kgs.
"    "    lubrificante.....	20 lts.
"    "    estôpa.....	12 kgs.
Receita bruta total.....	2 :343\$581

## Por milha:

Receita de passageiros.....	1\$855
Peso de carga transportada.....	10 kgs.
Receita de carga.....	\$070
Consumo de combustivel (lenha).....	199 kgs.
"    "    lubrificante.....	0,097 lts.
"    "    estôpa.....	0,058
Receita bruta total.....	11\$377

## EMPRESA VIAÇÃO DO SÃO FRANCISCO

Em virtude do decreto n. 23.110, de 19 de Agosto de 1955, foi lavrado o termo de revisão em 16 de Setembro do mesmo anno.

Por esse serviço recebe a Empresa a subvenção annual de 400.000\$000.

O Sr. Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo aviso n. 1.721, de 29 de Março de 1955, autorizou o proseguimento, em caracter provisorio, do serviço de navegação a cargo da Empresa, cujo contracto terminou em 12 de Junho de 1955.

1. — **Linhas em trafego** — Executa a Empresa as seguintes linhas: Do Joazeiro a Pirapóra, tres viagens mensaes; de Joazeiro a Barreiras, tres viagens mensaes; de Joazeiro a Formosa, uma viagem mensal; de Joazeiro a Bôa Vista, uma viagem mensal; de Joazeiro a Santa Maria, uma viagem mensal.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 9 navios, 809 toneladas brutas, 509 liquidas e 564 de carga, auxiliados por diversas embarcações.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Jansen Mello.....	51	36	14
2 — Cleto Campello.....	160	98	98
3 — Siqueira Campos.....	39	25	14
4 — Fernandes da Cunha.....	330	220	350
5 — Costa Pereira.....	71	58	55
6 — Djalma Dutra.....	64	58	55
7 — Saldanha Marinho.....	54	20	14
8 — Newton Prado.....	21	15	10
9 — Cordeiro Miranda.....	39	25	14
<b>Total.....</b>	<b>809</b>	<b>509</b>	<b>564</b>

3. — **Viagens realizadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realizadas 83 viagens com o percurso de 77.162 milhas e 2.227 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos nas viagens realizadas 11.977.040 kilos de lenha, 12.095 litros de lubrificante e 273 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros, cargas e animais** — Foram transportados 2.225 passageiros de 1ª classe, 2.810 de 2ª classe, 295.933 volumes pesando 6.732.409 kilos e 30 animais.

6. — **Receita de passagens, cargas e animais** — As receitas de trafego foram as seguintes: 241:501\$800 de passagens; 437:281\$394 de cargas; 263\$200 de animais e Rs. 1:163\$723 de diversas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 975:970\$117, inclusive a subvenção de 295:760\$000, importando em 662:870\$354 a despesa de custeio, resultando a renda liquida de 315:099\$763.

**MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO**

Vapores em trafego.....	9
Tonelagem de carga (incl. embs. aux.).....	5.696
Viagens realizadas.....	83
Dias de viagem.....	2.227
Milhas navegadas.....	77.162
Consumo de combustivel (lenha).....	11.977.040
"    "    lubrificante.....	12.093
"    "    estôpa.....	273
Passageiros de 1ª classe.....	2.225
"    "    2ª    "    .....	2.810
Numero de volumes.....	295.933
Peso em kilos.....	6.732.409
Numero de animaes.....	30
Receita de passagens.....	241 :501\$800
"    "    cargas.....	437 :281\$394
"    "    animaes.....	263\$200
"    "    diversas.....	1 :163\$723
"    total.....	680 :210\$117
Quota de subvenção.....	295 :760\$000
Renda bruta total.....	975 :970\$117
Despeza de custeio.....	662 :870\$354
Renda liquida.....	313 :099\$763

**COEFFICIENTES DE TRAFEGO**

**Por viagem:**

Passageiros.....	61
Receita de passageiros.....	2 :909\$660
Peso de carga transportada.....	81.113 kgs.
Receita de carga.....	5 :268\$450
Consumo de combustivel (lenha).....	144.301 kgs.
"    "    lubrificante.....	145 lts.
"    "    estôpa.....	3 kgs.
Receita bruta total.....	11 :758\$676

**Por milha:**

Receita de passageiros.....	3\$130
Peso de carga transportada.....	87 kgs.
Receita de carga.....	5\$667
Consumo de combustivel (lenha).....	155 kgs.
"    "    lubrificante.....	0,157 lts.
"    "    estôpa.....	0,004 kgs.
Receita bruta total.....	12\$648

## NAVEGAÇÃO MINEIRA DO SÃO FRANCISCO

Foi lavrado o contracto com o Estado de Minas Geraes em 13 de Dezembro de 1934, tendo em vista o decreto n. 16.562, de 23 de Agosto do mesmo anno.

Paga o Governo Federal por esse serviço a subvenção annual de 300.000\$000.

O Sr. Ministro, pelo aviso n. 1.721, de 29 de Março de 1935, autorizou o proseguimento, em character provisorio, do serviço de navegação a cargo da companhia, visto ter terminado o contracto em 7 de Janeiro de 1935.

1. — **Linhas em trafego** — O serviço contractual é feito por tres viagens mensaes entre Pirapóra e Joazeiro e uma viagem mensal entre Pirapóra e Burity.

2. — **Navios empregados no trafego** — O serviço de navegação foi feito pelos seguintes vapores:

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Affonso Arinos.....	32	14	14
2 — Antonio Nascimento.....	114	100	98
3 — Curvello.....	50	30	12
4 — Engenheiro Halfeld.....	150	110	150
5 — Fernão Dias.....	50	30	12
6 — Paracatú.....	10	8	8
7 — Raul Soares.....	200	150	150
8 — Wenceslau Braz.....	161	98	98
Total.....	766	550	542

3. — **Viagens realizadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realizadas 75 viagens com o percurso de 62.239 milhas e 1.320 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Nas viagens realizadas foram consumidos 3.841.430 kilos de lenha, 4.625 litros de lubrificante e 298 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 2.777 passageiros de 1ª classe e 2.068 de 3ª classe, 263.886 volumes, pesando 7.312.076 kilos.

6. — **Receita de passagens, cargas e diversas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 217.087\$400 de passagens; 455.790\$100 de cargas e 4.208\$000 de diversas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 858.045\$500, inclusive a subvenção de 180.960\$000, importando em 506.107\$400 a despeza de custeio, resultando a renda liquida de 351.938\$100.

**MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO**

Vapores em trafego.....	8
Tonelagem de carga (incl. embs. auxs.).....	5.832
Viagens realizadas.....	75
Dias de viagem.....	1.320
Milhas navegadas.....	62.239
Consumo de combustivel (lenha).....	3.841.430
"    "    lubrificante.....	4.625
"    "    estôpa.....	298
Passageiros de 1ª classe.....	2.777
"    "    "    3ª    "    .....	2.068
Numero de volumes.....	263.886
Peso em kilos.....	7.312.076
Receita de passageiros.....	217.087\$400
"    "    cargas.....	455.790\$100
"    "    diversas.....	4.208\$000
"    total.....	677.085\$500
Quota de subvenção.....	180.960\$000
<hr/>	
Renda bruta total.....	858.045\$500
Despeza de custeio.....	506.107\$400
<hr/>	
Renda liquida.....	351.938\$100

**COEFFICIENTES DE TRAFEGO**

**Por viagem:**

Passageiros.....	65
Receita de passageiros.....	2.894\$498
Peso de carga transportada.....	97.494 kgs.
Receita de carga.....	6.077\$201
Consumo de combustivel (lenha).....	51.219 kgs.
"    "    lubrificante.....	62 lts.
"    "    estôpa.....	4 kgs.
Receita bruta total.....	11.440\$606

**Por milha:**

Receita de passageiros.....	3\$488
Peso de carga transportada.....	117 kgs.
Receita de carga.....	7\$523
Consumo de combustivel (lenha).....	62 kgs.
"    "    lubrificante.....	0,074 lts.
"    "    estôpa.....	0,005 kgs.
Receita bruta total.....	13\$786

## COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO

Nos termos do decreto n. 18.305, de 24 de Junho de 1928, foi lavrado o contracto em 28 de Julho do mesmo anno.

O serviço contractual é subvencionado com a importancia annual de 20.000:000\$000, tendo a companhia recebido em 1934 a quantia de 19.353:248\$242.

O prazo desse contracto terminará em 17 de Agosto de 1948.

1. — **Linhas em trafego** — Executa a Companhia, de accôrdo com o contracto, as seguintes linhas: linha da Europa, duas viagens mensaes; linha Norte e Sul, duas viagens mensaes; linha do Norte, uma viagem semanal; linha do Sul, uma viagem semanal; linha de Laguna, uma viagem mensal; linha da Lagôa-Mirim, duas viagens mensaes; linha de Matto Grosso, duas viagens mensaes; e mais as linhas de carga seguintes: linha Americana, linha Nova York, linha Nova Orleans, linha Liverpool, linha da Prata, linha Recife-Porto Alegre, linha Tutoya, linha Penedo-Laguna.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 60 vapores, com 228.493 toneladas brutas, 140.957 liquidas e 228.529 de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Affonso Penna.....	5.540	2.179	3.400
2 — Alegrete.....	5.970	3.812	5.500
3 — Almirante Alexandrino.....	5.786	3.690	5.000
4 — Jaceguay.....	6.079	3.546	4.000
5 — Annibal Benevolo.....	1.905	984	1.250
6 — Aracajú.....	3.569	2.182	5.000
7 — Argentina.....	934	564	1.136
8 — Aspirante Nascimento.....	916	439	300
9 — Ayuruoca.....	6.872	4.245	11.000
10 — Baependy.....	4.801	3.066	4.300
11 — Bagé.....	8.235	4.969	4.500
12 — Barbacena.....	4.772	2.984	5.000
13 — Bocaina.....	1.695	1.404	2.100
14 — Cabedello.....	3.557	2.180	5.000
15 — Cahy.....	227	154	270
16 — Camamú.....	4.570	2.845	5.500
17 — Campos.....	4.663	3.018	4.100
18 — Campos Salles.....	4.739	3.041	4.100
19 — Caxambú.....	4.748	2.999	5.000
20 — Commandante Alcídio.....	1.853	970	1.121
21 — Commandante Capella.....	1.811	933	1.121
22 — Commandante Ripper.....	3.324	2.078	1.600
23 — Cubatão.....	1.808	1.080	2.100
24 — Curitiba.....	3.081	2.362	3.500
25 — Cuyabá.....	6.489	4.086	6.000
26 — Duque de Caxias.....	4.556	2.879	3.422
27 — Guaratuba.....	3.726	2.388	4.000
28 — Iguassú.....	3.397	2.355	5.600
29 — Jabotão.....	4.526	2.896	4.800
30 — Jazeiro.....	4.253	2.701	5.000

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
31 — Lages.....	5.472	3.523	7.000
32 — Manaós.....	1.719	1.169	750
33 — Mandú.....	6.569	4.094	11.000
34 — Mantiqueira.....	1.696	1.045	2.100
35 — Maranguape.....	3.037	1.913	3.655
36 — Miranda.....	1.108	505	734
37 — Murinho.....	1.106	511	734
38 — Pará.....	3.351	2.097	1.600
39 — Paraguay.....	934	564	1.150
40 — Parnahyba.....	6.692	4.126	11.000
41 — Pedro I (D.).....	6.129	3.017	4.000
42 — Pedro II (D.).....	6.370	3.291	4.200
43 — Poconé.....	6.750	4.201	6.000
44 — Pyrineus.....	1.696	1.044	2.100
45 — Raul Soares.....	5.909	3.789	5.000
46 — Rio Grande.....	425	363	250
47 — Rodrigues Alves.....	2.587	1.555	1.560
48 — Ruy Barbosa.....	9.791	6.172	9.200
49 — Santarém.....	6.757	4.212	6.000
50 — Santos.....	4.855	3.114	4.000
51 — Sergipe.....	1.859	990	2.500
52 — Siqueira Campos.....	6.456	3.967	4.080
53 — Taubaté.....	5.099	3.228	6.500
54 — Tres de Outubro.....	1.811	1.082	2.100
55 — Tutoya.....	1.125	564	1.400
56 — Ubá.....	5.397	3.373	6.060
57 — Uçá.....	1.334	735	1.800
58 — Uná.....	1.036	526	1.300
59 — Urú.....	4.097	2.594	4.900
60 — Uruguay.....	934	564	1.136
Total.....	228.493	140.957	228.529

3. — Viagens realizadas, milhas percorridas e dias de viagem — Foral realizadas 431 viagens com o percurso de 1.634.964 milhas e 14.324 dias de viagem.

4. — Consumo de combustível, lubrificante e estôpa — Foram consumidos pelos vapores nas viagens realizadas, 264.656.857 kilos de carvão, 55.178.971 litros de óleo, 372.258 litros de lubrificante e 24.556 kilos de estôpa.

5. — Transporte de passageiros e cargas — Foram transportados 51.097 passageiros de 1ª classe, 2.340 de 2ª classe e 47.189 de 3ª classe, 19.194.926 volumes, pesando 1.057.726.323 kilos.

6. — Receita de passagens, cargas e diversas — As receitas de tráfego foram as seguintes: 14.708:045\$400 de passagens, 67.563:066\$403 de cargas e 6.113:556\$100 de diversas.

7. — Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração — A apuração da renda bruta, inclusive a subvenção de 19.353:248\$242 foi de 107.737:716\$145, importando em 83.306:915\$416 a despesa do custeio, resultando a renda líquida de Rs. 24.430:800\$729.

#### MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em tráfego.....	60
Tonelagem de carga (incl. enibs. auxs.).....	1.384.442
Viagens realizadas.....	431
Dias de viagem.....	14.324
Milhas navegadas.....	1.634.964

Consumo de combustível (carvão).....	264.656.857
"    "    "    (óleo).....	55.178.971
"    "    lubrificante.....	372.258
"    "    estôpa.....	24.556
Passageiros de 1ª classe.....	51.097
"    "    2ª ".....	2.340
"    "    3ª ".....	47.189
Numero de volumes.....	19.194.926
Peso em kilos.....	1.057.726.323
Receita de passagens.....	14.708.045\$400
"    "    cargas.....	67.563.066\$403
"    "    diversas.....	6.113.356\$100
"    total.....	88.384.467\$903
Quota de subvenção.....	19.355.248\$242
Renda bruta total.....	107.737.716\$145
Despesa de custeio.....	83.306.915\$416
Renda líquida.....	24.430.800\$729

**COEFFICIENTES DE TRAFEGO**

**Por viagem:**

Passageiros.....	233
Receita de passageiros.....	34.125\$075
Peso de carga transportada.....	2.454.121 kgs.
Receita de carga.....	156.758\$855
Consumo de combustível (carvão).....	614\$053 kgs.
"    "    "    (óleo).....	128.025 lts.
"    "    lubrificante.....	864 "
"    "    estôpa.....	57 kgs.
Receita bruta total.....	249.971\$500

**Por milha:**

Receita de passageiros.....	8\$996
Peso de carga transportada.....	647 kgs.
Receita de carga.....	41\$324
Consumo de combustível (carvão).....	162 kgs.
"    "    "    (óleo).....	34 lts.
"    "    lubrificante.....	0,228 "
"    "    estôpa.....	0,015 kgs.
Receita bruta total.....	65\$896



COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO

PORTOS	PASSAGEIROS			CARGAS			ANIMAES		
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	N.º	FRETL
<i>Mandó:</i>									
Exportação.....	1.294	19	1.058	418 183\$300	110.146	5.284.385	602 905\$100	—	—
Importação.....	1.407	34	919	511 008\$300	347.594	17.098.820	2.155 119\$800	—	—
<i>Inacoaliára:</i>									
Exportação.....	125	—	100	6 466\$100	90.339	2.303.944	193 848\$800	—	—
Importação.....	59	—	77	1 860\$000	38.187	1.295.598	98 129\$200	—	—
<i>Parinliná:</i>									
Exportação.....	82	—	101	17 740\$500	1.172	48.983	2 396\$600	—	—
Importação.....	70	—	177	22 557\$500	22 687	855.491	71 280\$000	—	—
<i>Obidos:</i>									
Exportação.....	167	—	182	29 266\$600	1.913	84.334	11 795\$500	—	—
Importação.....	133	—	100	14 631\$100	15.309	568.951	44 861\$400	—	—
<i>Santarém:</i>									
Exportação.....	119	—	291	22 335\$700	7.781	495.361	59 705\$800	—	—
Importação.....	112	—	111	11 878\$500	45.070	1.576.084	134 996\$800	—	—
<i>Belém:</i>									
Exportação.....	2.309	164	3.386	891 595\$500	489.176	34.189.048	2.271 905\$000	—	—
Importação.....	2.254	114	1.847	598 315\$600	322.329	20.369.310	2.044 928\$900	—	—
<i>Breves:</i>									
Exportação.....	—	—	—	114\$000	—	—	—	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>São Luiz:</i>									
Exportação.....	2.009	93	1.244	407 544\$100	87.126	5.832.041	484 233\$200	—	—
Importação.....	1.580	65	1.193	316 978\$600	111.210	6.101.905	750 964\$600	—	—

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-AZUOS	FRETE	Nº.	FRETE
<i>Parnahyba:</i>									
Exportação.....	544	36	411	67 667\$000	35.179	1.878.848	255 558\$800	—	—
Importação.....	226	30	179	23 783\$700	37.502	3.323.018	447 286\$600	—	—
<i>Tuloya:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação.....	195	17	112	22 054\$400	910	50.096	6 651\$500	—	—
<i>Amarração:</i>									
Exportação.....	10	—	55	1.176\$400	11 330	334.387	39 211\$200	—	—
Importação.....	16	—	17	832\$600	4.160	243.875	15 249\$200	—	—
<i>Canocim:</i>									
Exportação.....	16	—	53	1 368\$500	72.820	5.479.557	338 263\$200	—	—
Importação.....	17	—	56	1 329\$900	18.162	1.332.839	112 890\$600	—	—
<i>Fortaleza:</i>									
Exportação.....	2.511	80	2.002	598 711\$700	344.944	16.041.228	1.496 126\$500	—	—
Importação.....	2.378	75	2.847	586.952\$700	454.927	24.610.146	1.926 212\$900	—	—
<i>Aracaty:</i>									
Exportação.....	—	—	9	226\$700	22.652	1.897.446	223 136\$300	—	—
Importação.....	2	—	36	302\$900	8.344	469.222	31 277\$200	—	—
<i>A. Branca:</i>									
Exportação.....	60	1	74	7 756\$200	109.917	10.303.151	1.123 258\$000	—	—
Importação.....	31	—	97	7.163\$900	49.563	5.680.615	269 770\$600	—	—
<i>Macú:</i>									
Exportação.....	2	—	5	354\$000	126.587	5.347.446	495 607\$300	—	—
Importação.....	4	—	1	240\$000	18.550	1.114.959	75 740\$800	—	—
<i>Natal:</i>									
Exportação.....	1.591	75	1.282	260 270\$200	54.781	8.337.024	868 722\$400	—	—
Importação.....	1.564	48	1.323	234 476\$900	147.721	7.103.626	644 913\$300	—	—



PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS <sup>1</sup>	FRETE	N. <sup>o</sup>	FRETE
<i>Ithéas:</i>									
Exportação.....	317	—	427	36 321\$800	106 296	6.416 217	522 749\$400	—	—
Importação.....	336	—	469	53 386\$500	58.709	3 043 747	188 412\$800	—	—
<i>Caravellas:</i>									
Exportação.....	448	—	244	44 744\$800	52.155	2.869 268	190 765\$900	—	—
Importação.....	279	6	92	28 004\$600	28 323	1 511 469	124 771\$300	—	—
<i>Victoria:</i>									
Exportação.....	529	5	1.147	98 841\$100	580.312	55.554 676	3 576 863\$872	—	—
Importação.....	736	17	683	85 238\$200	132 991	6.549 668	527 485\$700	—	—
<i>Cabo Frio:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	54 612	2.351.720	81 994\$400	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Rio de Janeiro:</i>									
Exportação.....	11.684	398	10.531	4.113 152\$700	1 284.572	71.063.317	8.369 912\$291	—	—
Importação.....	13.012	1.414	14.271	5.609 743\$900	4 376.707	347.985.190	15 836 950\$700	—	—
<i>Angra dos Reis:</i>									
Exportação.....	95	—	69	3 017\$400	10.784	630 171	51 048\$800	—	—
Importação.....	63	—	59	3 057\$100	164.730	8.566 098	409 501\$400	—	—
<i>Chaléba:</i>									
Exportação.....	69	—	41	2 555\$100	48	2 682	301\$800	—	—
Importação.....	72	—	38	2 293\$200	343	19.941	1 176\$500	—	—
<i>Caraguatatuba:</i>									
Exportação.....	90	—	136	2 546\$400	—	—	—	—	—
Importação.....	51	—	92	1 716\$900	202	11.550	699\$000	—	—
<i>Villa Bella:</i>									
Exportação.....	29	—	19	707\$000	160	15 400	1 962\$200	—	—
Importação.....	35	—	16	736\$400	—	—	—	—	—

<i>S. Sebastião:</i>									
Exportação.....	138	—	4	33	2.390\$000	—	170	—	—
Importação.....	61	—	—	54	1.384\$000	—	—	—	21.017\$600
<i>Santar:</i>									
Exportação.....	2.764	87	87	3.049	672.205\$500	1.567.072	—	91.359.559	10.026.776\$100
Importação.....	2.607	203	203	3.255	1.025.870\$600	2.182.548	—	175.401.434	8.543.456\$550
<i>Carilha:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	—	—	20	600	67\$500
Importação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Paranaguá:</i>									
Exportação.....	3.164	5	5	1.733	329.648\$700	709.197	—	20.329.657	1.819.627\$900
Importação.....	2.976	5	5	1.888	300.388\$900	97.041	—	4.590.175	340.643\$200
<i>Antonina:</i>									
Exportação.....	35	—	—	3	3.655\$400	655.446	—	14.831.953	832.768\$500
Importação.....	22	—	—	11	2.174\$500	77.842	—	4.485.803	358.997\$600
<i>S. Francisco:</i>									
Exportação.....	136	—	—	362	21.844\$700	685.621	—	15.475.227	1.001.372\$900
Importação.....	226	—	—	263	22.518\$600	36.408	—	2.647.592	182.302\$100
<i>Itajahy:</i>									
Exportação.....	95	—	—	92	8.648\$200	207.476	—	8.206.581	548.655\$700
Importação.....	85	—	—	86	8.012\$500	15.213	—	876.990	94.759\$200
<i>Florianópolis:</i>									
Exportação.....	1.884	—	—	1.013	205.693\$800	171.552	—	5.541.201	453.600\$500
Importação.....	2.207	—	—	1.236	224.948\$500	56.710	—	2.878.731	237.774\$900
<i>Laguna:</i>									
Exportação.....	403	—	—	213	20.818\$900	85.670	—	4.264.508	301.584\$200
Importação.....	298	—	—	188	18.082\$900	24.288	—	1.529.526	80.579\$700
<i>Rio Grande:</i>									
Exportação.....	1.342	—	—	922	147.407\$000	224.842	—	36.982.785	1.141.989\$800
Importação.....	1.494	—	12	862	175.625\$000	532.701	—	21.786.556	1.731.266\$700

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	N. <sup>o</sup>	FRETE
<i>Pelotas:</i>									
Exportação.....	2.382	—	1.896	207 881\$200	165.660	9 685.724	475 540\$700	—	—
Importação.....	2.218	—	1.609	165 750\$600	214.486	7.470.876	599 776\$700	—	—
<i>Porto Alegre:</i>									
Exportação.....	4.052	—	2.587	369 060\$900	556.794	48.553.161	2.199 437\$100	—	—
Importação.....	4.055	—	2.814	483 900\$500	460.837	17.507.981	1.506 191\$300	—	—
<i>Jaguarião:</i>									
Exportação.....	309	—	274	12 011\$400	22.686	551.374	28 577\$900	—	—
Importação.....	320	—	192	10 558\$600	14.596	641.976	49 979\$900	—	—
<i>Santa Victoria:</i>									
Exportação.....	415	—	256	20 393\$200	8.548	438.952	36 293\$950	—	—
Importação.....	300	—	189	14 144\$500	25.442	1.052.235	68 957\$900	—	—
<i>P. Ilari'Inho:</i>									
Exportação.....	155	—	278	22 844\$700	36.575	1.065.768	102 138\$400	—	—
Importação.....	163	—	198	22 288\$900	22.360	998.229	107 677\$400	—	—
<i>P. Esperança:</i>									
Exportação.....	72	—	64	8 661\$200	69.537	1.769.418	235 646\$200	—	—
Importação.....	89	—	47	8 350\$800	115.758	4.418.624	460 915\$400	—	—
<i>B. Branca:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação.....	18	—	20	2 330\$800	374	15.839	1 020\$600	—	—
<i>F. Coimbra:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação.....	29	—	7	1 190\$500	2.879	130.531	3 222\$400	—	—
<i>Corumbá:</i>									
Exportação.....	229	—	264	27 649\$600	122.633	2.660.913	296 650\$700	—	—
Importação.....	192	—	326	37 655\$800	198.574	9.086.354	1.268 540\$300	—	—

<i>Assumpção:</i>									
Exportação.....	165	—	—	11	58 039\$200	162.789	7.067.375	454 110\$800	—
Importação.....	141	—	22	22	35 956\$700	114.097	5.253.394	258 661\$200	—
<i>Pilar:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	4.680	160.800	6 889\$900	—
<i>Concepción:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	—	4.980	236.200	8 487\$500	—
Importação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Montevideo:</i>									
Exportação.....	337	2	56	56	97 228\$500	399.465	18.635.959	856 796\$500	—
Importação.....	232	—	42	42	80 951\$300	796.056	29 300\$275	1.992 790\$800	—
<i>B. Ayres:</i>									
Exportação.....	224	—	58	58	72 275\$000	1.275.026	102.428.604	2.599 356\$400	—
Importação.....	426	—	42	42	174 099\$000	2.110.757	49.053.415	3.031 338\$100	—
<i>Rosario:</i>									
Exportação.....	7	—	—	—	739\$100	1.557.051	143.407.871	5.343 182\$100	—
Importação.....	2	—	1	1	536\$200	120.485	3.007.990	149 860\$800	—
<i>Bahia Blanca:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	62.553	1.389.314	106 510\$100	—
<i>R Santa Fé:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	40	2.400	417\$600	—
<i>Baltimore:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	39.175	2.350.687	232 631\$075	—
<i>Philadelphia:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	79	13.878	3 614\$800	—

PORTOS	PASSAGEIROS					CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	5ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE	
<i>Yorfolk:</i>										
Exportação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação.....	—	—	—	—	11.675	700.500	69.170\$187	—	—	—
<i>New York:</i>										
Exportação.....	40	—	—	47.508\$500	690.699	62.985.002	4.289.950\$700	—	—	—
Importação.....	13	—	8	14.577\$600	1.516.088	85.036.451	8.205.876\$566	—	—	—
<i>Houston:</i>										
Exportação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação.....	—	—	—	—	86.096	4.976.872	510.802\$022	—	—	—
<i>N. Orleans:</i>										
Exportação.....	7	—	—	7.599\$800	1.950.515	62.229.289	6.388.689\$600	—	—	—
Importação.....	1	—	1	1.792\$000	517.858	31.799.540	3.185.041\$518	—	—	—
<i>Tampico:</i>										
Exportação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação.....	—	—	—	—	407	3.675	2.020\$800	—	—	—
<i>Lióbia:</i>										
Exportação.....	309	484	606	723.979\$500	68.273	3.152.250	449.730\$500	—	—	—
Importação.....	234	18	462	466.750\$900	6.679	466.654	94.292\$566	—	—	—
<i>Leixões:</i>										
Exportação.....	641	613	804	1.562.552\$500	81.922	3.066.856	675.778\$800	—	—	—
Importação.....	144	12	441	349.081\$000	47.440	4.904.069	689.027\$197	—	—	—
<i>Vigo:</i>										
Exportação.....	—	—	1	2.557\$800	14.311	378.811	48.918\$600	—	—	—
Importação.....	13	—	17	21.318\$600	23.128	1.423.181	561.113\$260	—	—	—
<i>Havre:</i>										
Exportação.....	124	32	90	500.152\$000	7.866	420.027	139.069\$600	—	—	—
Importação.....	206	51	361	464.267\$000	375.853	23.181.990	3.576.594\$299	—	—	—

<i>Antuérpia:</i>										
Exportação.....	194	24	268	254 470\$300	289, 741	19, 404, 411	746 439\$300	—	—	—
Importação.....	45	1	13	64 477\$200	181, 287	11, 020, 526	1, 117 379\$536	—	—	—
<i>Roterdan:</i>										
Exportação.....	9	—	4	18 324\$700	72, 008	4, 753, 771	189 255\$900	—	—	—
Importação.....	9	—	33	16 312\$400	180, 887	11, 250, 570	1, 157 087\$570	—	—	—
<i>Hamburgo:</i>										
Exportação.....	88	54	168	287 404\$500	174, 920	16, 777, 249	1, 215 114\$100	—	—	—
Importação.....	43	35	506	340 857\$200	250, 065	12, 845, 986	1, 600 785\$467	—	—	—
<i>Golatz:</i>										
Exportação.....	—	—	—	—	—	11, 340	2 381\$300	—	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Breznem:</i>										
Exportação.....	—	—	—	—	—	24, 048	3 108\$000	—	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Vienna:</i>										
Exportação.....	—	—	—	—	—	179	180\$000	—	—	—
Importação.....	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—
<i>Tricole:</i>										
Exportação.....	—	—	—	—	—	200	941\$100	—	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Gdynia:</i>										
Exportação.....	—	—	—	—	—	198, 302	23 227\$200	—	—	—
Importação.....	—	—	—	—	3, 147	—	—	—	—	—
<i>Liverpool:</i>										
Exportação.....	—	—	5	444\$000	219, 713	15, 534, 185	1, 768 674\$900	—	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Londres:</i>										
Exportação.....	—	—	—	—	—	49, 499	14 886\$700	—	—	—
Importação.....	—	—	—	—	552	—	—	—	—	—
<i>Paris:</i>										
Exportação.....	—	—	—	—	—	1, 000	490\$100	—	—	—
Importação.....	—	—	—	—	14	—	—	—	—	—
Total geral.....	51, 606	2, 503	47, 455	14, 464 537\$600	18, 512, 521	1, 096 842, 080	76, 930 529\$813	—	—	—



## COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA

Nos termos do decreto n. 11.774, de 3 de Novembro de 1915, foi lavrado o contracto em 30 de Novembro do mesmo anno.

Dê accôrdo com o decreto n. 15.755, de 26 de Outubro de 1922, foi lavrado contracto additivo em 9 de Novembro do mesmo anno e em 8 de Maio de 1924, o termo additivo complementar.

O serviço contractual é subvencionado com a importancia annual de 7.020 :000\$000. Tendo a companhia em 1934, somente recebido a quantia de 6.152 :749\$620.

1. — **Linhas em trafego** — Durante o anno manteve a Companhia as seguintes linhas: Rio Grande-Pará, uma viagem semanal; Porto Alegre-Cabello, uma viagem semanal; Porto Alegre-Aracajú, uma viagem semanal; e Imituba-Rio, tres viagens mensaes.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 16 vapores com 47.629 toneladas brutas, 28.293 liquidas e 37.020 de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Itaberá.....	2.162	1.201	1.680
2 — Itagiba.....	2.169	1.221	1.680
3 — Itahyté.....	4.993	2.941	3.800
4 — Itaimbé.....	4.993	2.941	3.800
5 — Itaipava.....	904	707	780
6 — Itaituba.....	913	717	780
7 — Itanagé.....	4.998	3.012	3.800
8 — Itanema.....	813	553	900
9 — Itapagé.....	4.998	3.012	3.800
10 — Itapé.....	4.998	3.012	3.800
11 — Itapuhy.....	2.172	1.179	1.680
12 — Itapura.....	2.119	1.179	1.680
13 — Itaquatiá.....	2.162	1.250	1.680
14 — Itaquicê.....	4.998	3.012	3.800
15 — Itassucê.....	2.123	1.175	1.680
16 — Itatinga.....	2.114	1.181	1.680
<b>Total.....</b>	<b>47.629</b>	<b>28.293</b>	<b>37.020</b>

3. — **Viagens realizadas, milhas navegadas e dias de viagem** — Foram realizadas 283 viagens com o percurso de 658.478 milhas e 4.803 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos pelos vapores, nas viagens realizadas, 57.150.000 kilos de carvão, 35.102.951 litros de oleo 133.916 litros de lubrificante e 10.436 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros, cargas e animais** — Foram transportados 40.478 passageiros de 1ª classe, 3.309 de 2ª classe e 22.195 de 3ª classe; 7.232.677 volumes, pesando 461.034.090 kilos e 123 animais.

6. — **Receita de passagens, cargas, animais e diversas** — As receitas de tráfego foram as seguintes: 8.465:739\$616 de passagens; 30.570:765\$181 de cargas; 4:719\$400 de animais e 8.062:118\$757 de diversos.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A apuração da renda bruta, inclusive a subvenção de 6.152:749\$620 foi de 53:256.092\$574, importando em 38.667:916\$889 a despesa de custeio, resultando a renda líquida de Rs. 14.588:175\$685.

#### MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em tráfego.....	16
Tonelagem de carga (incl. embs. aux.).....	621.970
Viagens realizadas.....	283
Dias de viagem.....	4.803
Milhas navegadas.....	658.478
Consumo de combustível (carvão).....	57.150.000
"    "    "    (óleo).....	35.102.951
"    "    lubrificante.....	133.916
"    "    estôpa.....	10.456
Passageiros de 1ª classe.....	40.478
"    "    2ª    "    .....	3.309
"    "    3ª    "    .....	22.195
Numero de volumes.....	7.232.677
Peso em kilos.....	461.054.090
Numero de animais.....	123
Receita de passagens.....	8.465:739\$616
"    "    cargas.....	30.570:765\$181
"    "    animais.....	4:719\$400
"    "    diversas.....	8.062:118\$757
"    total.....	47.103:542\$954
Quota de subvenção.....	6.152:749\$620
Renda bruta total.....	53.256:092\$574
Despesa de custeio.....	38.667:916\$889
Renda líquida.....	14.588:175\$685

#### COEFFICIENTES DE TRAFEGO

##### Por viagem:

Passageiros.....	233
Receita de passageiros.....	29:914\$274
Peso de carga transportada.....	1.629.095 kgs.
Receita de carga.....	108:023\$905
Consumo de combustível (carvão).....	201.943 kgs.
"    "    "    (óleo).....	124.039 lts.
"    "    lubrificante.....	473 "
"    "    estôpa.....	37 kgs.
Renda bruta total.....	188:184\$075

##### Por milha:

Receita de passageiros.....	12\$856
Peso de carga transportada.....	700 kgs.
Receita de carga.....	46\$426
Consumo de combustível (carvão).....	87 kgs.
"    "    "    (óleo).....	53 lts.
"    "    lubrificante.....	0,203 "
"    "    estôpa.....	0,015 kgs.
Renda bruta total.....	80\$878

## COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	N. <sup>o</sup>	FRETE
<i>Manoás:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	46.646	2.831.171	567	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	—	153\$600	—	—
<i>Belém:</i>									
Exportação.....	1.372	553	1.216	579.915\$600	244.763	16.274.956	1.278	720\$000	—
Importação.....	1.104	301	544	419.266\$200	589.448	21.287.334	2.426	299\$879	—
<i>S. Luiz:</i>									
Exportação.....	1.085	156	497	261.186\$200	98.249	7.695.457	715	245\$600	—
Importação.....	1.027	109	424	260.848\$750	149.364	7.455.320	815	165\$100	—
<i>Amarração:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação.....	—	—	—	—	29	767	112\$000	—	—
<i>Comocim:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação.....	7	3	2	3.042\$900	—	—	—	—	—
<i>Portaleza:</i>									
Exportação.....	1.752	170	557	465.371\$800	58.810	2.436.923	175	947\$500	45\$000
Importação.....	1.829	230	1.013	451.806\$800	289.612	18.085.216	1.916	540\$254	—
<i>Mossoró:</i>									
Exportação.....	82	22	60	17.466\$100	103.313	3.920.722	315	797\$200	—
Importação.....	85	15	106	17.600\$700	85.204	5.262.420	391	585\$300	—
<i>Macaú:</i>									
Exportação.....	19	5	18	2.990\$500	255.557	7.656.898	547	618\$100	—
Importação.....	6	4	12	1.253\$600	13.373	779.494	41	677\$500	—

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	N. <sup>o</sup>	FRETE
<i>Natal:</i>									
Exportação.....	817	101	258	146 495\$000	8.697	1.195.506	158 641\$400	—	—
Importação.....	694	58	257	111 059\$440	111 208	6.621.793	554 605\$200	—	—
<i>Cabedello:</i>									
Exportação.....	53	—	147	20 927\$100	17.875	1.909.463	188 396\$900	—	—
Importação.....	74	—	126	16 259\$580	81.218	4.757.608	398 107\$800	—	—
<i>Recife:</i>									
Exportação.....	3.560	351	1.460	742 453\$100	1.008.534	57.645.404	3.424 760\$800	1	100\$000
Importação.....	2.789	299	1.151	594 514\$130	415 654	27.128.390	2.575 983\$116	6	305\$000
<i>Maceió:</i>									
Exportação.....	1.210	107	1.237	283 069\$600	494.573	31.173.247	1.740 066\$400	8	104\$000
Importação.....	1.199	54	652	152 048\$920	94.295	5.636.978	525 705\$500	—	—
<i>Penedo:</i>									
Exportação.....	68	—	205	23 506\$600	60.456	4.128.047	262 865\$800	—	—
Importação.....	88	—	116	14 622\$260	27.270	1.657.577	154 263\$900	—	—
<i>Aracaju:</i>									
Exportação.....	870	59	1.151	209 929\$860	298.876	17.992.952	1.263 405\$000	—	—
Importação.....	487	—	567	114 702\$350	98.918	6.093.199	420 947\$100	—	—
<i>S. Salvador:</i>									
Exportação.....	4.506	371	2.959	846 805\$900	506.961	16.818.520	1.025 538\$600	—	—
Importação.....	4.720	285	2.477	701 831\$520	428.350	27.270.506	1.809 866\$818	18	370\$000
<i>Ilhéus:</i>									
Exportação.....	1.842	—	1.519	169 972\$800	70.245	4.445.501	149 464\$800	2	308\$000
Importação.....	1.401	—	816	114 298\$000	119.918	6.893.638	376 185\$500	—	—
<i>Victoria:</i>									
Exportação.....	871	59	523	131 550\$490	42.263	2.491.547	193 011\$400	—	—
Importação.....	683	40	550	111 980\$100	250.599	13.347.630	754 600\$700	—	—

<i>Rio de Janeiro:</i>									
Exportação.....	7.629	727	2.888	2.155 077\$870	1.055.314	57.026.861	4.992 390\$831	15	524\$000
Importação.....	9.034	922	5.186	2.859 456\$000	2.026.482	155.013.349	7.522 433\$600	11	1 398\$000
<i>S. Sebastião:</i>									
Exportação.....	91	—	33	2 793\$500	—	—	—	—	—
Importação.....	134	—	63	4 072\$900	47	4.120	167\$000	—	—
<i>Santos:</i>									
Exportação.....	1.955	226	1.964	532 902\$800	406.111	24.831.775	3.069 143\$400	—	—
Importação.....	2.298	271	2.562	697 788\$700	1.006.094	72.868.394	3.659 394\$983	—	—
<i>Paranaquá:</i>									
Exportação.....	560	—	381	67 791\$100	127.164	3.984.309	292 578\$700	—	—
Importação.....	845	—	531	102 605\$100	66.163	3.668.206	186 649\$332	—	—
<i>Antônia:</i>									
Exportação.....	131	—	156	16 952\$800	262.475	9.724.750	593 909\$000	—	—
Importação.....	129	—	95	12 002\$900	210.900	12.703.384	806 973\$400	—	—
<i>S. Francisco:</i>									
Exportação.....	137	—	286	14 942\$460	44.065	1.853.153	149 465\$000	—	—
Importação.....	137	—	186	16 479\$800	22.507	1.619.541	94 900\$600	—	—
<i>Irajy:</i>									
Exportação.....	127	—	141	17 039\$000	85.058	2.580.391	225 540\$800	—	—
Importação.....	169	—	133	16 107\$200	49.286	2.740.040	151 272\$900	—	—
<i>Florianópolis:</i>									
Exportação.....	415	—	139	28 485\$500	23.468	1.160.637	83 805\$600	—	45\$000
Importação.....	558	—	223	46 006\$480	45.589	2.201.100	152 961\$600	—	—
<i>Imbituba:</i>									
Exportação.....	501	—	317	43 715\$400	492.203	76.930.467	2.418 375\$000	—	—
Importação.....	420	—	306	38 090\$020	22.812	1.452.406	90 308\$900	—	—
<i>Rio Grande:</i>									
Exportação.....	2.556	224	1.038	355 994\$600	471.502	30.202.745	1 825 504\$100	3	80\$500
Importação.....	2.657	218	1.017	422.737\$120	108.449	5.201.139	410 785\$300	2	149\$500

PORTOS	PASSAGEIROS			CARGAS			ANIMAES		
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
<i>Pelotas:</i>									
Exportação.....	1 620	38	876	170 982\$300	259,799	17 240 901	1 088 441\$300	21	982\$000
Importação.....	1 812	—	847	136 974\$210	272 867	11 195 175	866 358\$600	60	1 838\$400
<i>Porto Alegre:</i>									
Exportação.....	6 419	370	2 291	1 206 459\$650	967 751	65 374 710	4 581 397\$000	68	5 090\$700
Importação.....	5 641	490	2 345	1 075 102\$050	811 556	34 917 729	3 284 768\$149	22	890\$500
Total geral.....	40 206	3 299	22 247	8 512 557\$710	7 243 858	458 693 620	30 536 028\$231	120	5 001\$000

## COMPANHIA COMMERCIO E NAVEGAÇÃO

De accôrdo com o decreto n. 20.224, de 18 de Julho de 1951, foi assignado o contracto em 12 de Agosto do mesmo anno.

1. — **Linhas em trafego** — Manteve a Companhia, durante o anno, as seguintes linhas: Rio-Pará, uma viagem mensal; Rio-Porto Alegre, uma viagem mensal; Rio-Amarração ou Tutoya, uma viagem trimestral, e outras extraordinarias.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 14 vapores com 27.040 toneladas brutas, 16.948 liquidas e 34.220 de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Assú.....	1.185	925	1.400
2 — Camaragibe.....	1.848	1.117	1.900
3 — Capivary.....	897	449	1.000
4 — Corcovado.....	3.046	1.916	4.200
5 — Gurupy.....	1.934	1.221	2.600
6 — Irahý.....	394	227	550
7 — Ivahý.....	1.491	985	1.000
8 — Merity.....	4.742	2.958	6.500
9 — Oswaldo Aranha.....	1.951	1.182	2.600
10 — Piauhy.....	1.022	644	1.200
11 — Pirahy.....	355	241	270
12 — Pirangy.....	3.810	2.355	5.000
13 — Taquary.....	1.943	1.176	2.600
14 — Tibagy.....	2.422	1.552	3.800
Total.....	27.040	16.948	34.220

3. — **Viagens realizadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realizadas 82 viagens com o percurso de 177.395 milhas e 3.063 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustível, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos pelos vapores, nas viagens realizadas, 26.810.673 kilos de carvão, 27.243 litros de lubrificante e 2.664 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros, cargas e animais** — Foram transportados 891 passageiros de 1ª classe e 1.662 de 3ª, 1.612.567 volumes de carga, pesando 187.947.613 kilos e 7 animais.

6. — **Receita de passagens, cargas e animais** — As receitas de trafego foram as seguintes: 44:249\$300 de passagens; 8.828:630\$350 de cargas e 378\$000 de animais.

7. — **Renda bruta total, custeio e resultado da exploração** — A apuração da renda bruta attingiu a 8.873:257\$650, importando em 5.821:682\$174 a despeza de custeio, resultando em 3.051:575\$476 a renda liquida.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego.....	14
Tonelagem de carga (incl. embs. aux.).....	193.430
Viagens realizadas.....	82
Dias de viagem.....	3.063
Milhas navegadas.....	177.395
Consumo de combustivel (carvão).....	26 810.673
"    "    lubrificante.....	27.243
"    "    estôpa.....	2.664
Passageiros de 1ª classe.....	891
"    "    3ª    "    .....	1.662
Numero de volumes.....	1.612.567
Peso em kilo.....	187.947.613
Numero de animaes.....	7
Receita de passageiros.....	44.249\$300
"    "    cargas.....	8.828.630\$350
"    "    animaes.....	578\$000
<hr/>	
Renda bruta total.....	8.873.257\$650
Despeza de custeio.....	5.821.682\$174
<hr/>	
Renda liquida.....	3.051.575\$476

COEFFICIENTES DO TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros.....	31
Receita de passageiros.....	539\$625
Peso de carga transportada.....	2.292.044 kgs.
Receita de carga.....	107.666\$223
Consumo de combustivel (carvão).....	326.959 kgs.
"    "    lubrificante.....	332 lts.
"    "    estôpa.....	32 kgs.
Receita bruta total.....	108.210\$459

Por milha:

Receita de passageiros.....	\$249
Peso de carga transportada.....	1.059 kgs.
Receita de carga.....	49\$768
Consumo de combustivel.....	151 kgs.
"    "    lubrificante.....	0,153 lts.
"    "    estôpa.....	0,015 kgs.
Receita bruta total.....	50\$020



PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
<i>Tuboyá:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	559	50 032	2 280\$400	—	—
Importação.....	—	—	—	—	437	47 723	1 967\$400	—	—
<i>Camocimi:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	16 864	977 901	65 022\$900	—	—
Importação.....	—	—	—	—	35 702	2 292 975	94 185\$000	—	—
<i>Fortaleza:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	57 897	3 757 225	176 242\$450	—	—
Importação.....	—	—	—	—	5 031	241 199	15 615\$900	—	—
<i>Aracaty:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	29 367	1 706 721	80 995\$900	—	—
Importação.....	—	—	—	—	1 425	181 097	19 817\$700	—	—
<i>Mossoró:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	18 492	936 571	55 687\$500	—	—
Importação.....	—	—	—	—	3 667	58 211 442	2 121 345\$250	—	—
<i>Macau:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	22 531	1 017 772	58 671\$200	—	—
Importação.....	—	—	—	—	181 307	46 206 685	2 505 544\$780	—	—
<i>Valal:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	24 574	1 282 325	97 356\$800	—	—
Importação.....	—	—	—	—	949	48 292	2 910\$500	—	—
<i>P. de Noronha:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	7 450	143 995	5 051\$500	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Cabedello:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	12 197	607 725	34 042\$100	—	—
Importação.....	—	—	—	—	1 033	77 737	5 487\$500	—	—



PORTOS	PASSAGEIROS			CARGAS			ANIMAES		
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
<i>Victoria:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	41.782	6.604.898	255 775\$700	—	—
Importação.....	—	—	—	—	6.358	558.149	52 981\$100	—	—
<i>Ilapimirim:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	31.802	966 673	57 001\$500	—	—
Importação.....	—	—	—	—	77.352	4 655 180	182 225\$100	—	—
<i>Rio de Janeiro:</i>									
Exportação.....	37	—	36	2 078\$500	735.726	65.742.255	2 652 572\$000	—	—
Importação.....	45	—	14	1 344\$500	266.387	24.393.878	1.028 093\$700	13	382\$500
<i>Nietheroy:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	24.729	918.873	50 104\$800	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Paraly:</i>									
Exportação.....	46	—	315	6 197\$500	2.671	139.087	4 180\$400	—	—
Importação.....	42	—	512	8 279\$300	5.991	166.592	7 071\$100	—	—
<i>Itabapoama:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	14.850	898.645	34 155\$000	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Angra dos Reis:</i>									
Exportação.....	9	—	3	149\$500	2.250	758.097	25 409\$400	—	—
Importação.....	2	—	13	169.400	25	1.150	175\$500	—	—
<i>Ubatuba:</i>									
Exportação.....	131	—	56	3 273\$600	510	51.692	2 161\$300	—	—
Importação.....	95	—	128	3 294\$700	—	—	—	—	—
<i>Caraguatatuba:</i>									
Exportação.....	31	—	60	1 236\$900	365	18.987	1 537\$700	—	—
Importação.....	71	—	358	5 641\$500	—	—	—	—	—

<i>Villa Bella:</i>									
Exportação.....	26	—	11	551\$200	—	37	2.904	385\$500	—
Importação.....	20	—	19	351\$000	—	—	—	—	—
<i>S. Sebastião:</i>									
Exportação.....	62	—	11	1 255\$000	—	246	11.947	1 469\$800	—
Importação.....	114	—	57	2 350\$300	—	—	—	—	—
<i>Santos:</i>									
Exportação.....	373	—	1 068	22 565\$800	—	101.105	42 947.299	1.724 961\$500	—
Importação.....	373	—	434	16 909\$000	—	96.591	4.490 573	291 247\$000	—
<i>Cananúa:</i>									
Exportação.....	109	—	34	4 515\$800	—	1.312	74 465	4 774\$800	—
Importação.....	64	—	64	3 304\$000	—	5.376	251.287	17 037\$500	—
<i>Iguape:</i>									
Exportação.....	32	—	27	1 728\$000	—	5.338	178 907	15 893\$200	—
Importação.....	30	—	20	1 687\$800	—	54.981	1 923 342	105 754\$600	—
<i>Paranaaguá:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	—	28.465	6.052 364	283 215\$760	—
Importação.....	—	—	—	—	—	35.639	799.720	40 738\$000	—
<i>Antonina:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	—	15.514	1.011.111	49 326\$900	—
Importação.....	—	—	—	—	—	39.802	1.522 450	65 095 800	—
<i>Itajuna:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	—	1.000	70.000	3 758\$000	—
Importação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>S. Francisco:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	—	7.897	331.349	21 142\$500	—
Importação.....	—	—	—	—	—	194.841	3.882.300	184 940\$900	—
<i>Itajoby:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	—	11.217	612.583	39 607\$600	—
Importação.....	—	—	—	—	—	104.588	3.565.570	164 734\$300	—

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	N.º	FRETE
<i>Florianopolis:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	6 669	552 851	19 690\$800	—	—
Importação.....	—	—	—	—	1 125	55 785	5 489\$800	—	—
<i>Rio Grande:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	52 860	10 715 062	696 165\$320	—	—
Importação.....	—	—	—	—	12 060	564 787	28 052\$900	—	—
<i>Pelotas:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	6 703	4 106 718	240 677\$400	—	—
Importação.....	—	—	—	—	20 554	1 560 766	49 753\$900	—	—
<i>Porto Alegre:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	42 679	18 118 837	982 605\$250	—	—
Importação.....	—	—	—	—	232 125	15 181 105	539 566\$500	—	—
<i>Tarubá:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	200	12 000	220\$000	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Arapitanga:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	20 000	40 000	16 560\$000	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total geral.....	856	—	1 621	45 531\$500	1 681 522	189 718 999	8 496 855\$050	17	382\$500

## SOCIEDADE ANONYMA LLOYD NACIONAL

Não obstante ter terminado em 8 de Janeiro de 1935, o contracto que a Sociedade tinha com o Governo Federal, em virtude do decreto n. 18.856, de 25 de Novembro de 1922, o serviço de navegação continua a ser feito.

Actualmente somente os seus vapores gosam das vantagens e regalias de paquete.

1. — **Linhas de navegação** — Foram realisadas as seguintes: Amarração, Porto Alegre-Areia Branca, Fortaleza-Rio Grande-Santos, Rio-São Francisco-Pará, Pará-Rio, Cabedello-Porto Alegre - Recife, Areia Branca - São Francisco-Fortaleza, Rio-Antonina, Areia Branca-Porto Alegre Rio, Amarração-Porto Alegre, Ceará-Antonina-Areia Branca, Macau-Porto Alegre-Macau, Rio-Antonina-Macau, Rio-Porto Alegre-Recife, Areia Branca-São Francisco, Pará-Antonina-Pará, Rio-Itajahy, Areia Branca-Santos-Areia Branca, Macau Antonina-Areia Branca, Aracaju-Itajahy-Rio, Amarração-Porto Alegre-Rio, Ceará-Rio Francisco-Ceará, Aracaju-Rio, Rio-Antonina, Ceará-Antonina, Areia Branca-Recife-Santos-Rio, Rio-Imbituba-Rio, Rio-Porto Alegre-Macau, Cabedello-Rio-Imbituba-Macau, Macau-Antonina-Amarração, Recife-Porto Alegre-Recife, Amarração-São Francisco-Amarração, Pará-São Francisco-Pará, Rio-Porto Alegre-Cabedello, Rio-Antonina-Amarração, Recife-Porto Alegre, Pará-Santos-Rio, Rio-Porto Alegre e Cabedello-Porto Alegre.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 15 vapores com 37.628 toneladas brutas, 23.505 liquidas e 37.850 de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Araranguá.....	4.872	2.974	3.200
2 — Araraquara.....	4.872	2.976	3.200
3 — Araruna.....	2.326	1.302	5.400
4 — Arary.....	1.064	588	1.050
5 — Arataca.....	1.278	765	1.500
6 — Aratimbó.....	4.872	2.974	3.200
7 — Campeiro.....	2.687	1.605	4.200
8 — Campinas.....	2.306	1.390	2.800
9 — Commandante Castilho.....	1.773	1.191	2.100
10 — Itaguassú.....	1.928	1.146	2.500
11 — Itaperuna.....	909	713	840
12 — Itapuca.....	1.849	978	1.580
13 — Portugal.....	2.461	1.555	3.750
14 — Victoria.....	2.181	1.547	2.500
15 — Serra Negra.....	2.250	1.800	2.549
Total.....	37.628	23.505	37.850

3. — **Viagens realisadas, milhas navegadas e dias de viagem** — Foram realisadas viagens com o percurso de 414.267 milhas e 4.042 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos pelos vapores, nas viagens realisadas 31.111.390 kilos de carvão, 9.268.985 de oleo, 186.519 litros de lubrificante e 10.986 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 12 544 passageiros de 1ª classe, 5.477.515 volumes, pesando 382.068.601 kilos.

6. — **Receita de passagens e cargas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 1.911 :556\$460 de passagens e 28.991 :245\$350 de cargas.

7. — **Renda bruta total, custeio e resultado da exploração** — A apuração da renda bruta foi de 30.902 :801\$810, importando a despeza de custeio em 26.098 :255\$820, resultando a renda liquida de 4.804 :545\$990.

#### MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Navios em trafego.....	15
Tonelagem de carga.....	265.094
Viagens realizadas.....	109
Dias de viagem.....	4.042
Milhas navegadas.....	414.267
Consumo de combustivel (carvão).....	31.111.390
"    "    "    (oleo).....	9.268.985
"    "    lubrificantes.....	186.319
"    "    estôpa.....	10.986
Passageiros de 1ª classe.....	12.544
Numero de volumes.....	5.477.515
Peso em kilos.....	382.068.601
Receita de passagens.....	1.911 :556\$460
"    "    cargas.....	28.991 :245\$350
<hr/>	
Renda bruta total.....	30.902 :801\$810
Despeza de custeio.....	26.098 :255\$820
<hr/>	
Renda liquida.....	4.804 :545\$990

#### COEFFICIENTES DE TRAFEGO

##### Por viagem:

Passageiros.....	115
Receita de passageiros.....	17 :337\$215
Peso de carga transportada.....	3.505.216 kgs.
Receita de carga.....	265 :974\$728
Consumo de combustivel (carvão).....	285.425 kgs.
"    "    "    (oleo).....	85.036 lts.
"    "    lubrificante.....	1.700 "
"    "    estôpa.....	101 kgs.
Renda bruta total.....	283 :511\$943

##### Por milha:

Receita de passageiros.....	4\$614
Peso de carga transportada.....	922 kgs.
Receita de carga transportada.....	69\$982
Consumo de combustivel (carvão).....	75 kgs.
"    "    "    (oleo).....	22 lts.
"    "    lubrificante.....	0,449 "
"    "    estôpa.....	0,026 kgs.
Renda bruta total.....	74\$596

SOCIEDADE ANONYMA LLOYD NACIONAL

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	N.º.	FRETE
<i>Mantoez:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	5.918	408.604	99.155\$000	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Belém:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	167.300	11.277.077	658.757\$830	—	—
Importação.....	—	—	—	—	38.901	2.246.285	278.529\$400	—	—
<i>S. Luiz:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	16.676	956.037	53.158\$700	—	—
Importação.....	—	—	—	—	18.014	1.061.022	117.178\$900	—	—
<i>Parnahyba:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	27.473	1.997.975	138.901\$900	—	—
Importação.....	—	—	—	—	41.509	1.615.167	259.282\$500	—	—
<i>Camocim:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	75.242	5.497.072	269.614\$400	—	—
Importação.....	—	—	—	—	41.962	2.437.802	212.690\$300	—	—
<i>Fortaleza:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	29.645	3.440.438	287.414\$300	—	—
Importação.....	—	—	—	—	166.982	10.396.816	623.765\$800	—	—
<i>Aracaty:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	1.592	167.422	18.320\$100	—	—
Importação.....	—	—	—	—	23.515	1.378.675	62.191\$200	—	—
<i>Arca Branca:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	1.778	6.489.767	364.430\$900	—	—
Importação.....	—	—	—	—	11.703	713.096	57.650\$700	—	—

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	N.º	FRETE
<i>Recorrido:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	34.026	18.513.986	787 096\$000	—	—
Importação.....	—	—	—	—	13.303	776.916	61 464\$500	—	—
<i>Macau:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	159.914	19.334.599	744 948\$100	—	—
Importação.....	—	—	—	—	4.140	208.237	18 990\$300	—	—
<i>Natal:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	9.788	1.736.379	175 396\$900	—	—
Importação.....	—	—	—	—	59.390	3.190.593	304 981\$050	—	—
<i>Recife:</i>									
Exportação.....	1.011	—	—	164 779\$700	519.181	31.293.763	2.028 255\$500	—	—
Importação.....	1.128	—	—	186 101\$300	612.493	42.133.512	3.873 591\$730	—	—
<i>Cachoeiro:</i>									
Exportação.....	313	—	—	60 335\$100	59.557	4.492.053	521 339\$600	—	—
Importação.....	218	—	—	39 908\$100	172.501	9.606.056	1.074 378\$800	—	—
<i>Macéió:</i>									
Exportação.....	740	—	—	79 611\$200	205.719	12.475.345	790 616\$700	—	—
Importação.....	737	—	—	87 542\$300	126.430	8.211.461	734 906\$660	—	—
<i>Penedo:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	7.417	532.131	36 220\$800	—	—
Importação.....	—	—	—	—	622	40.785	2 339\$400	—	—
<i>Aracaju:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	4.849	372.630	37 994\$990	—	—
Importação.....	—	—	—	—	15.713	736.909	43 818\$200	—	—
<i>Villa Nova:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação.....	—	—	—	—	133	3.830	456\$200	—	—



PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	Nº.	FRETE
<i>Riojany:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	22.014	842.621	54.091\$500	—	—
Importação.....	—	—	—	—	4.147	522.135	49.138\$400	—	—
<i>Florianopolis:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Importação.....	—	—	—	—	1.394	68.985	4.145\$500	—	—
<i>Rio Grande:</i>									
Exportação.....	672	—	—	76.901\$600	323.129	23.320.255	1.635.145\$100	—	—
Importação.....	634	—	—	74.687\$200	64.143	4.725.842	436.067\$000	—	—
<i>Pelotas:</i>									
Exportação.....	1.083	—	—	112.157\$800	517.872	21.240.903	1.309.755\$100	—	—
Importação.....	1.342	—	—	125.359\$200	187.097	12.046.670	1.245.574\$100	—	—
<i>Porto Alegre:</i>									
Exportação.....	2.462	—	—	351.956\$800	918.641	55.476.939	3.388.165\$400	—	—
Importação.....	2.355	—	—	351.616\$760	628.022	38.068.067	3.708.341\$000	—	—
<b>Total.....</b>	<b>12.524</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>1.886.596\$760</b>	<b>5.475.421</b>	<b>379.036.100</b>	<b>27.555.755\$520</b>	<b>—</b>	<b>—</b>

## COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO SÃO JOÃO DA BARRA E CAMPOS

São controlados os interesses dessa Companhia pela Companhia Nacional de Navegação Costeira.

Os seus vapores gosam de regalias e vantagens de paquetes.

Por officio n. 5.768, a companhia declarou que por motivos de força maior não foram realizadas as viagens dos mezes de Junho, Outubro e Dezembro.

1. — **Linhas de navegação** — Executa a Companhia as linhas: Rio-Imbytuba-São Francisco, Rio-São Francisco, Rio-Antonina, Rio-São Matheus, Rio-Victoria-São Matheus.

2. — **Navios empregados no trafego** — O serviço de navegação foi feito pelo vapor "Fidelense", com 433 toneladas brutas, 258 liquidas e 480 de carga.

3. — **Viagens realizadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realizadas 12 viagens, com o percurso de 9.652 milhas e 177 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustível, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos, nas viagens realizadas, 672.000 kilos de carvão, 946 litros de lubrificante e 86 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de cargas** — Foram transportados 68.967 volumes, pesando 4.793.497 kilos.

6. — **Receita de cargas** — A receita de carga transportada foi de 254:240\$000.

7. — **Receita bruta total, despeza de custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 254:240\$000, importando a despeza de custeio em 181:145\$982, resultando a renda liquida de 73:094\$018.

### MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego.....	1
Tonelagem de carga (incl. embs. auxs.).....	5.760
Viagens realizadas.....	12
Dias de viagem.....	177
Milhas navegadas.....	9.652
Consumo de combustível (carvão).....	672.000
"    "    lubrificante.....	946
"    "    estôpa.....	86
Numero de volumes.....	68.967
Peso em kilos.....	4.793.497
Receita de cargas.....	254:240\$000
	254:240\$000
Renda bruta total.....	181:145\$982
Despeza de custeio.....	181:145\$982
	73:094\$018
Renda liquida.....	73:094\$018

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

**Por viagem:**

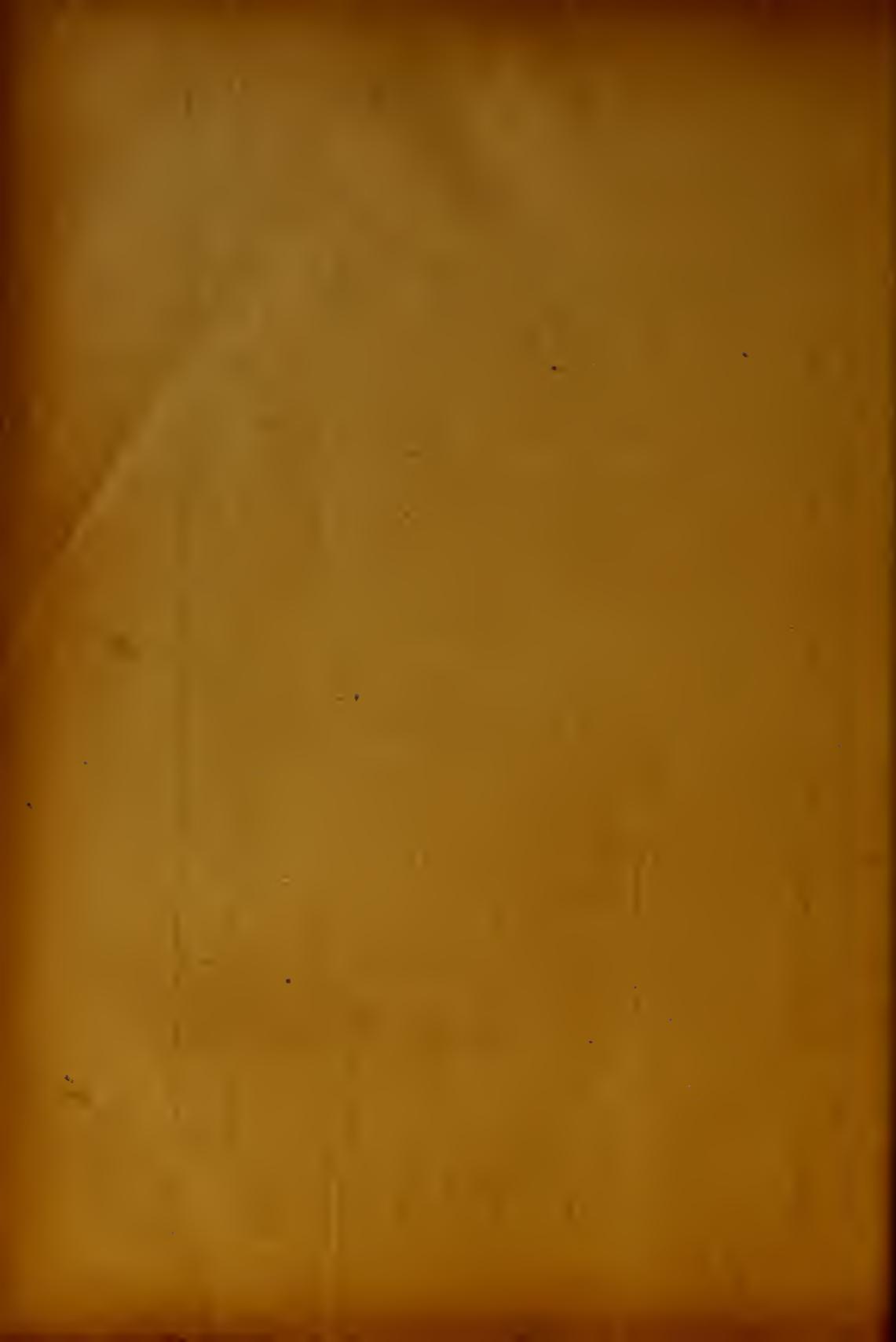
Passageiros.....	—
Receita de passageiros.....	—
Peso de carga transportada.....	399.458 kgs.
Receita de carga.....	21 :186\$666
Consumo de combustivel.....	56.000 kgs.
"    "    lubrificante.....	79 lts.
"    "    estôpa.....	7 kgs.
Receita total.....	21 :186\$666

**Por milha:**

Receita de passageiros.....	—
Peso de carga transportada.....	497 kgs.
Receita de carga.....	26\$341
Consumo de combustivel.....	70 kgs.
"    "    lubrificante.....	0,098 lts.
"    "    estôpa.....	0,009 kgs.
Receita bruta total.....	26\$341

## COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO SÃO JOÃO DA BARRA E CAMPOS

PORTOS	PASSAGEIROS				CARGAS			ANIMAES	
	1ª.	2ª.	3ª.	RECEITA	VOLUMES	PESO-KILOS	FRETE	N.º	PRETE
<i>S. Mathias:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	11.375	2.830.136	155.828\$000	—	—
Importação.....	—	—	—	—	315	12.668	832\$000	—	—
<i>Rio de Janeiro:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	515	22.668	1.111\$000	—	—
Importação.....	—	—	—	—	68.652	3.970.829	234.329\$000	—	—
<i>Imbituba:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	—	800.000	18.800\$000	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Antonina:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	16.152	404.315	17.244\$000	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>S. Francisco:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	41.125	1.140.693	61.257\$000	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	800.000	18.800\$000	—	—
<i>Victoria:</i>									
Exportação.....	—	—	—	—	—	10.000	279\$000	—	—
Importação.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total.....	—	—	—	—	68.967	4.790.757	254.240\$000	—	—



## COMPANHIA DE VIAÇÃO SÃO PAULO-MATTO GROSSO

Em virtude do decreto n. 22.366, de 17 de Janeiro de 1935, foi lavrado em 24 de Maio do mesmo anno o novo contracto, passando a Companhia a receber a subvenção de 150 :000\$000. O prazo desse contracto terminará em 12 de Junho de 1943.

1. — **Linhas em trafego** — Executa a Empreza as seguintes linhas: linha do Paraná, duas viagens mensaes; linha do Rio Pardo e Anhanduhy, uma viagem mensal; linha do Ivinheima e Brilhante, uma viagem mensal.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 4 vapores, com 144 toneladas brutas, 99 liquidas e 83 de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Amambahy.....	24	16	3
2 — Brilhante.....	50	20	15
3 — Guahyra.....	50	30	45
4 — Paraná.....	40	33	20
Total.....	144	99	83

3. — **Viagens realizadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realizadas 74 viagens com o percurso de 25.472 milhas e 572 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Nas viagens realizadas, foram consumidos 7.530 litros de oleo cru, e 2.152.200 kilos de lenha, 4.693 litros de lubrificante e 222 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 350 passageiros de 1ª classe e 413 de 2ª, 36.873 volumes, pesando 1.073.994 kilos.

6. — **Receita de passagens, cargas e diversas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 47 :170\$300 de passagens, 69 :346\$200 de cargas e 79 :819\$900 de diversas.

7. — **Receita bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 346 :336\$400, inclusive a subvenção de 150 :000\$000, importando em 320 :325\$400 a despeza de custeio, resultando a renda liquida de 26 :011\$000.

### MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego.....	4
Tonelagem de carga (incl. embs. auxs.).....	4.178
Viagens realizadas.....	74
Dias de viagem.....	572
Milhas navegadas.....	25.472

Consumo de combustível (oleo).....	7 550
" " " (lenha).....	2 152 200
" " lubrificante.....	4.693
" " estôpa.....	222
Passageiros de 1ª classe.....	350
" " 2ª ".....	413
Numero de volumes.....	36.879
Peso em kilos.....	1.073.994
Receita de passagens.....	47.170\$300
" " cargas.....	69.346\$200
" " diversas.....	79.819\$900
" total.....	196.336\$400
Quota de subvenção.....	150.000\$000
Renda bruta total.....	346.336\$400
Despeza de custeio.....	320.525\$400
Renda liquida.....	26.011\$000

## COEFFICIENTE DE TRAFEGO

## Por viagem:

Passageiros.....	10
Receita de passageiros.....	637\$436
Peso de carga transportada.....	14.513 kgs.
Receita de carga.....	937\$111
Consumo de combustível (lenha).....	29.085 kgs
" " " (oleo).....	102 lts.
" " lubrificante.....	63 "
" " estôpa.....	5 kgs.
Receita bruta total.....	4.680\$221

## Por milha:

Receita de passageiros.....	1\$852
Peso de carga transportada.....	42 kgs.
Receita de carga.....	2\$722
Consumo de combustível (lenha).....	84 kgs.
" " " (oleo).....	0,295 lts.
" " lubrificante.....	0,184 "
" " estôpa.....	0,009 kgs.
Receita bruta total.....	13\$597

## ESTRADA DE FERRO DE SANTA CATHARINA

Não tem contracto para serviço regular, apenas gosa dos favores representados pelas regalias e vantagens de paquetes conferidas aos seus vapores.

1. — **Linhas navegadas** — Manteve a Empreza a linha Blumenau-Itajahy.

2. — **Navios empregados no trafego** — O serviço de navegação foi feito pelo navio "Blumenau" com 45 toneladas brutas, 30 liquidas e 30 de carga, auxiliado por diversas embarcações.

3. — **Viagens realizadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realizadas 166 viagens, com o percurso de 11.833 milhas e 332 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos, nas viagens realizadas, 2.003 kilos de lenha, 784 litros de lubrificante e 173 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros, cargas e animaes** — Foram transportados 890 passageiros de 1ª classe e 3.478 de 2ª classe, 133.624 volumes, pesando 13.659.460 kilos e 4 animaes.

6. — **Receita de passagens, cargas, animaes e diversas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 8.935\$600 de passagens, 142.088\$500 de cargas, 43\$200 de animaes e 28.860\$410 de diversas.

7. — **Renda bruta total, custeio e resultado da exploração** — Attingiu a renda bruta a 179.927\$710, importando a despeza de custeio em 102.169\$309, resultando a renda liquida de 77.758\$401.

### MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego.....	1
Tonelagem de carga.....	20.531
Viagens realizadas.....	166
Dias de viagens.....	332
Milhas navegadas.....	11.833
Consumo de combustivel (lenha).....	2.003
"    "    lubrificante.....	784
"    "    estôpa.....	173
Passageiros de 1ª classe.....	890
"    "    3ª    "    .....	3.478
Numero de volumes.....	133.624
Peso em kilo.....	13.659.460
Numero de animaes.....	4
Rceita de passagens.....	8.935\$600
"    "    cargas.....	142.088\$500
"    "    animaes.....	43\$200
"    "    diversas.....	28.860\$410
<hr/>	
Renda bruta total.....	179.927\$710
Despeza de custeio.....	102.169\$309
<hr/>	
Renda liquida.....	77.758\$401

## COEFFICIENTE DE TRAFEGO

## Por viagem:

Passageiros.....	26
Receita de passageiros.....	53\$828
Peso de carga transportada.....	82.285 kgs
Receita de carga.....	855\$954
Consumo de combustivel.....	12 kgs
"    "    lubrificante.....	5 lts.
"    "    estôpa.....	1 kg.
Receita total.....	1:085\$902

## Por milha:

Receita de passageiros.....	\$755
Peso de carga transportada.....	1.154 kgs.
Receita de carga.....	12\$008
Consumo de combustivel.....	0,169 kgs.
"    "    lubrificante.....	0,066 lt.
"    "    estôpa.....	0,014 kg.
Receita bruta total.....	15\$206

## EMPRESA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO HOEPCKE

O contracto celebrado em virtude do decreto n. 15.857, de 25 de Novembro de 1922, pelo prazo de dez annos, terminou em 1952. A Empresa continua a executar o mesmo serviço de navegação, gosando os seus navios das vantagens e regalias de paquetes.

1. — **Linhas de navegação** — Manteve a Empresa as linhas seguintes: Florianopolis-Rio de Janeiro, Florianopolis-Laguna e Florianopolis-São Francisco.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 3 vapores com 2.210 toneladas brutas, 1.043 liquidas e 1.730 de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Anna.....	720	564	650
2 — Carl Hoepcke.....	1.249	563	900
3 — Max.....	241	116	180
Total.....	2.210	1.043	1.730

3. — **Viagens realizadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realizadas 110 viagens com o percurso de 54.870 milhas e 812 dias.

4. — **Consumo de combustível, lubrificante e estôpa** — Foram consumidos, nas viagens realizadas, 5.388.500 kilos de carvão, 7.318 litros de lubrificante e 1.635 kilos de estôpa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 6.115 passageiros de 1ª classe e 5.129 de 3ª classe, 953.239 volumes, pesando 50.805.715 kilos.

6. — **Receita de passagens e cargas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 451.259\$000 de passagens e 2.493.272\$700 de cargas.

7. — **Receita bruta total, despeza de custeio e resultado da exploração** — Attingiu a renda bruta a 2.944.531\$700, importando a despeza de custeio em 3.013.844\$600 resultando o deficit de 69.312\$900.

### MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego.....	3
Tonelagem de carga (incl. embs. aux.).....	45.760
Viagens realizadas.....	110
Dias de viagem.....	812
Milhas navegadas.....	54.870
Consumo de combustível (carvão).....	5.388.500
"    "    lubrificante.....	7.318
"    "    estôpa.....	1.635

Passageiros de 1ª classe	115
"    "    3ª    "	5 129
Numero de volumes	953 239
Peso em kilos	50 805 715
Receita de passagens	451 :259\$000
"    "    cargas	2 495 :272\$700
<hr/>	
Renda bruta total	2.944 :531\$700
Despeza de custeio	5.013 :844\$600
<hr/>	
Deficit	69 :512\$900

**COEFFICIENTE DE TRAFEGO**

**Por viagem:**

Passageiros	2
Receita de passageiros	4 :102\$354
Peso de carga transportada	461.870
Receita de carga	22 :666\$115
Consumo de combustivel (carvão)	48.986 kgs.
"    "    lubrificante	66 lts.
"    "    estôpa	15 kgs.
Receita bruta total	26 :768\$470

**Por milha:**

Receita de passageiros	8\$224
Peso de carga transportada	926 kgs.
Receita de carga	45\$440
Consumo de combustivel (carvão)	98 kgs.
"    "    lubrificante	0,153 lts
"    "    estôpa	0,030 kgs.
Receita bruta total	53\$664

# Departamento N. de Portos e Navegação

## 4ª Divisão

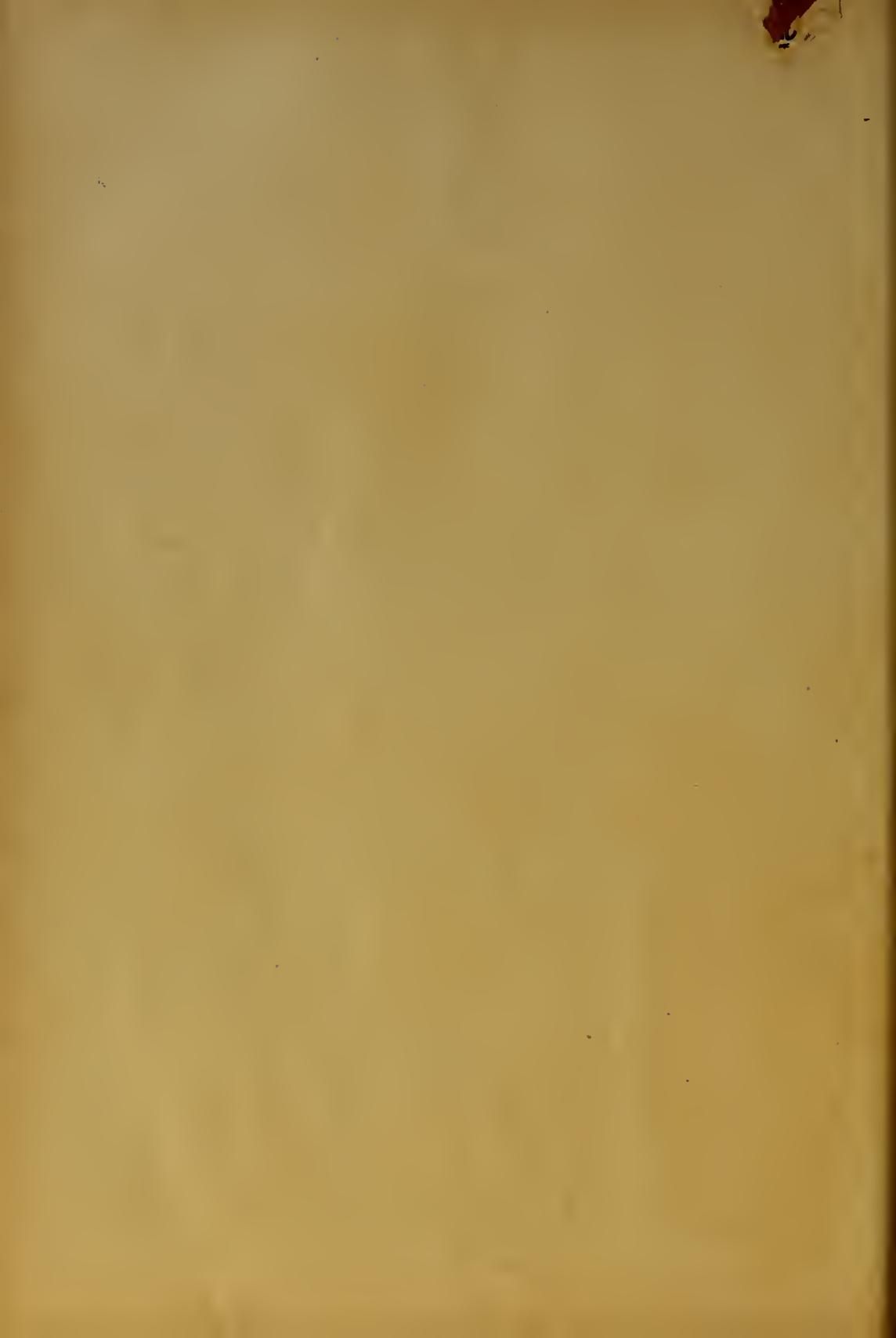
Movimento das Companhias e Empresas de navegação

no Decennio - 1925 - 1934

= VIAGENS REALISADAS =

Esc. 1% = 20 viagens





# Departamento N. de Portos e Navegação

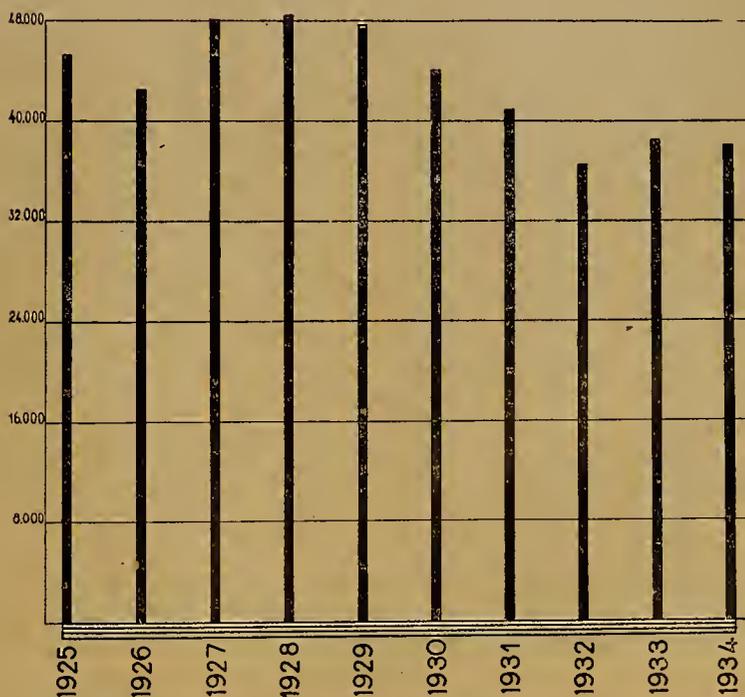
## 4ª Divisão

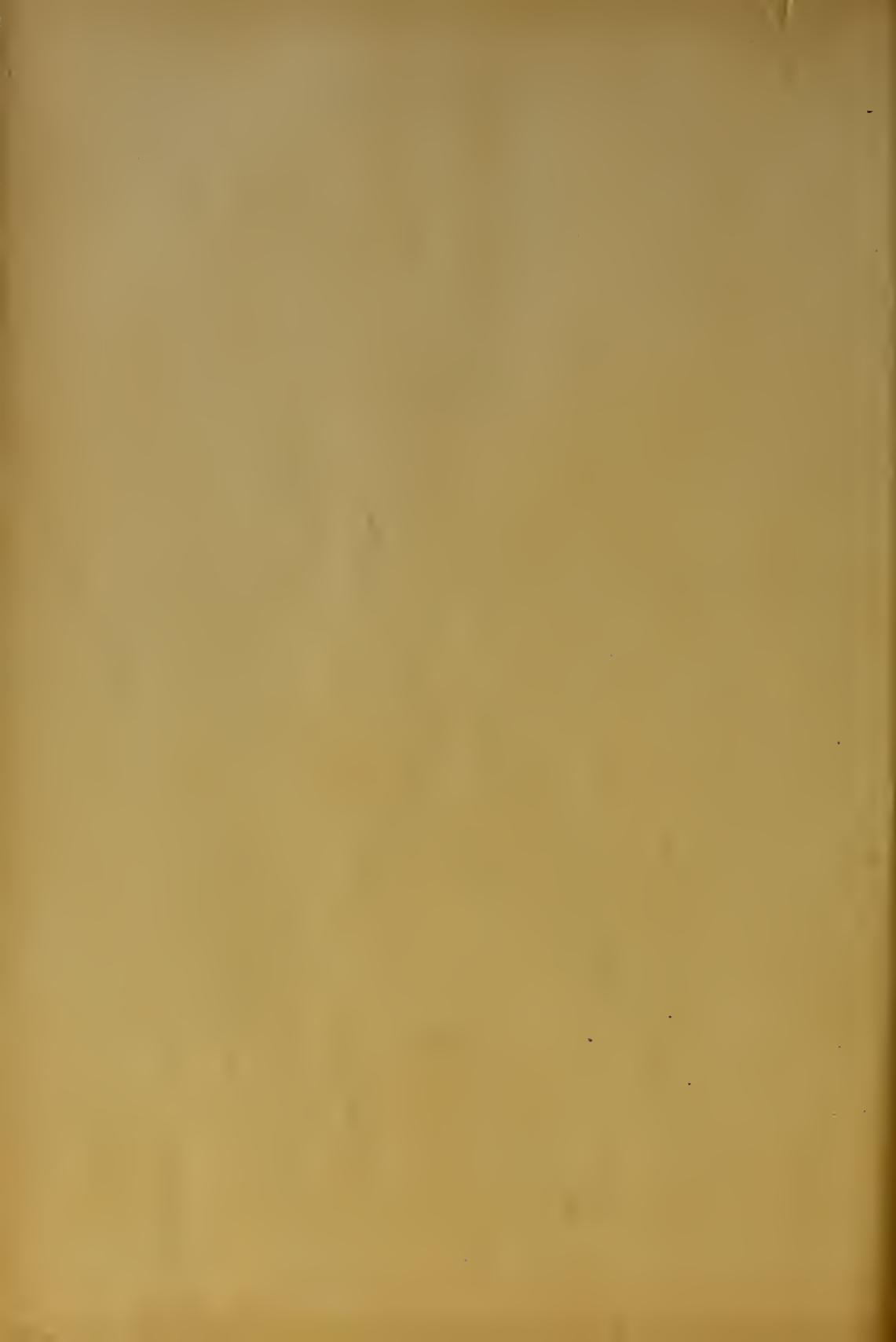
Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio - 1925 - 1934

= DIAS DE VIAGEM =

Esc. 1% = 400 dias





# Departamento N. de Portos e Navegação

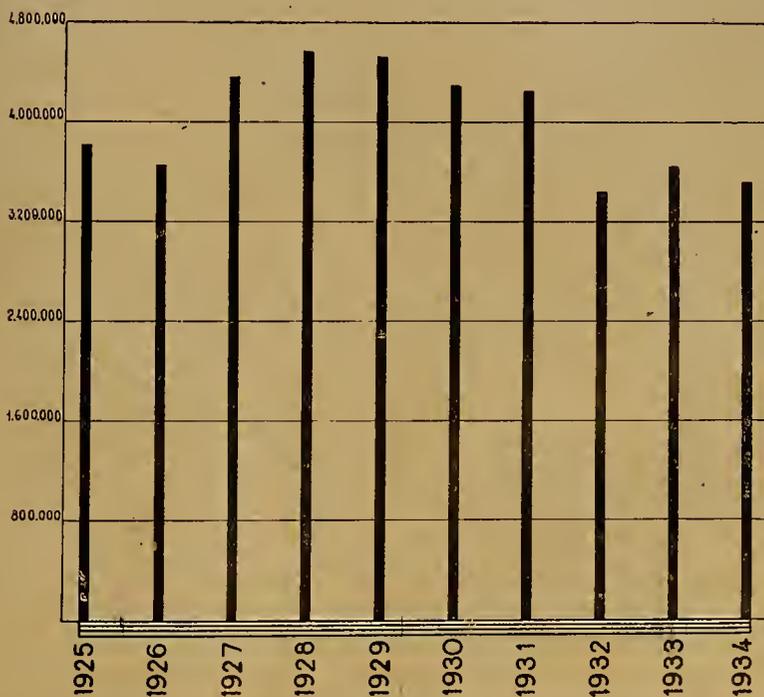
## 4ª Divisão

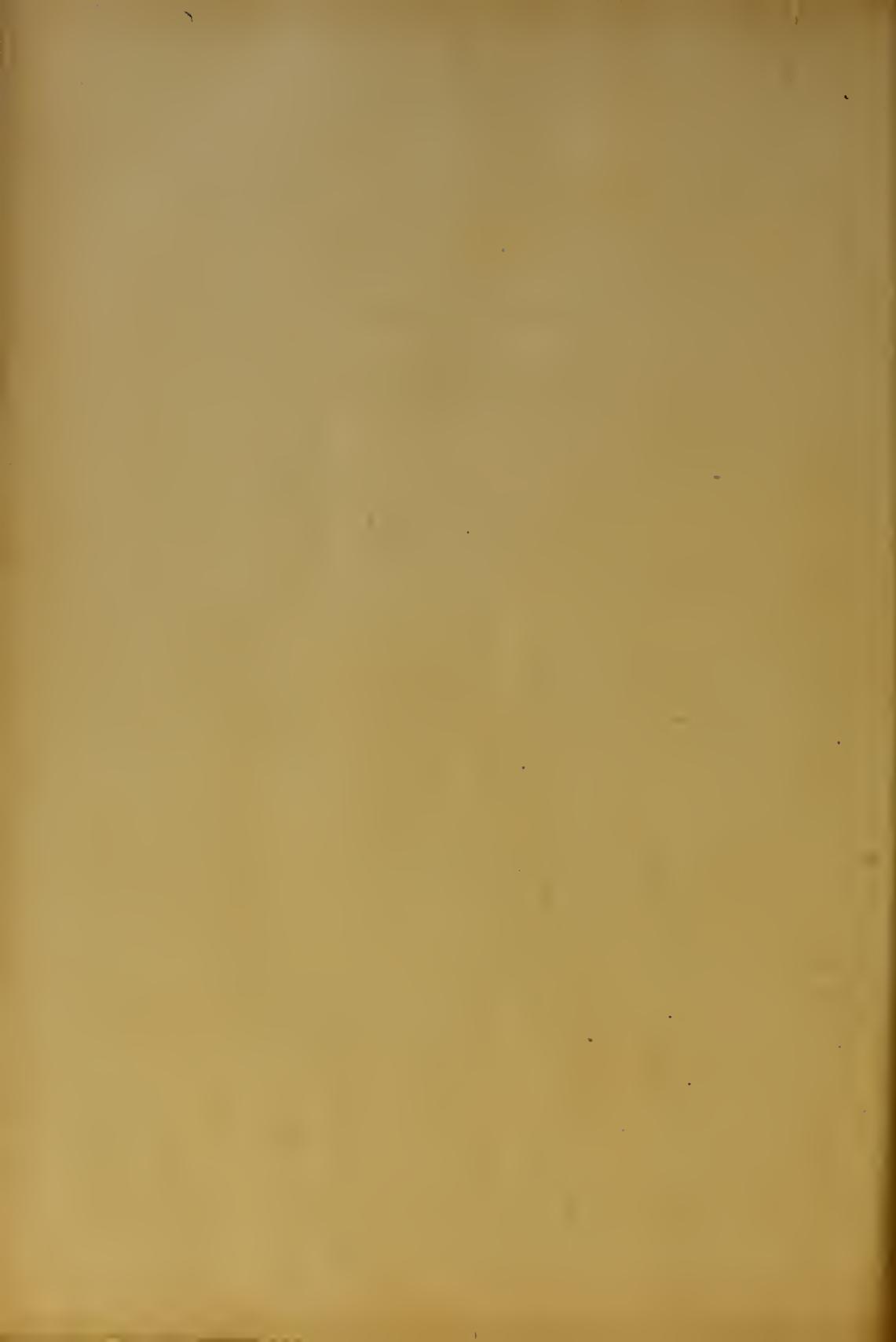
Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio - 1925 - 1934

= MILHAS NAVEGADAS =

Esc. 1% = 40.000 milhas





# Departamento N. de Portos e Navegação

## 4ª Divisão

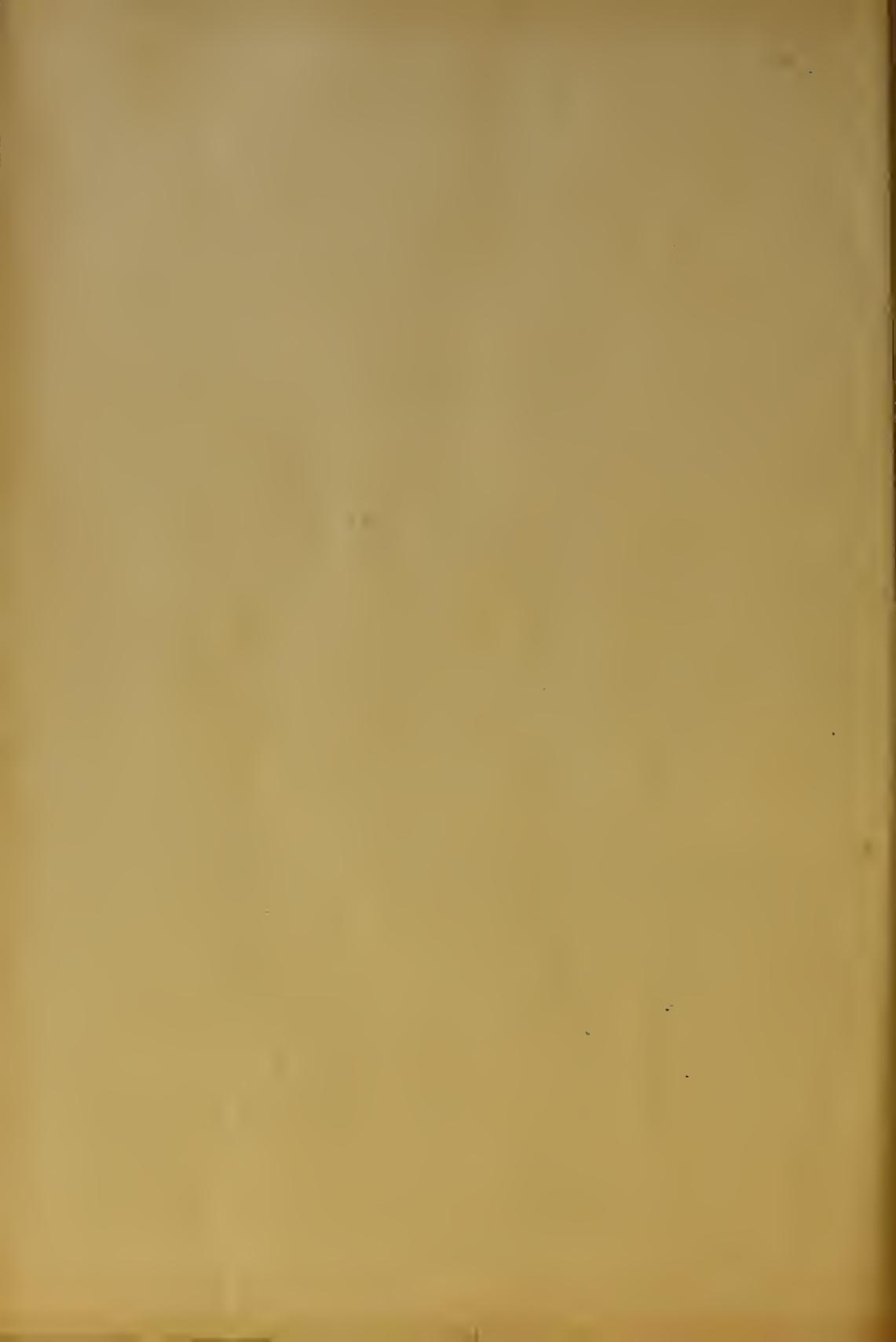
Novimento das Companhias e Empresas de navegação

no Decennio - 1925 - 1934

= CONSUMO DE CARVÃO =

Esc. 1% = 4.000.000 kilos





# Departamento N. de Portos e Navegação

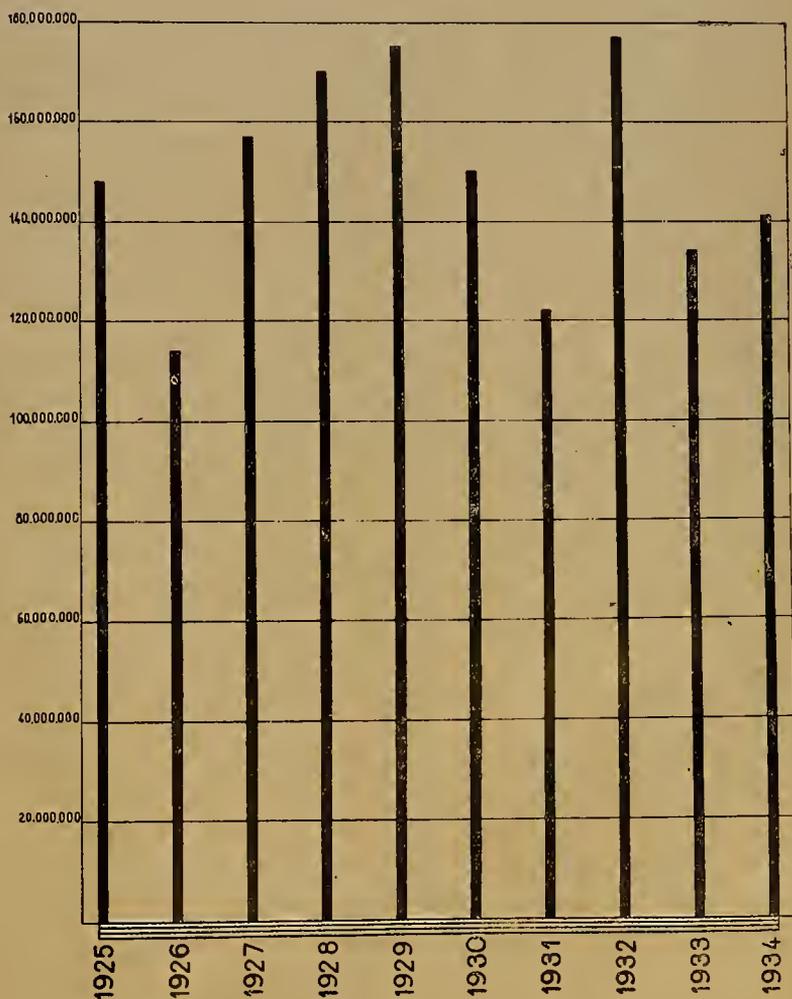
## 4ª Divisão

Movimento das Companhias e Empresas de navegação

no Decennio - 1925-1934

= CONSUMO DE LENHA =

Esc. 1% = 1.000.000 ks.





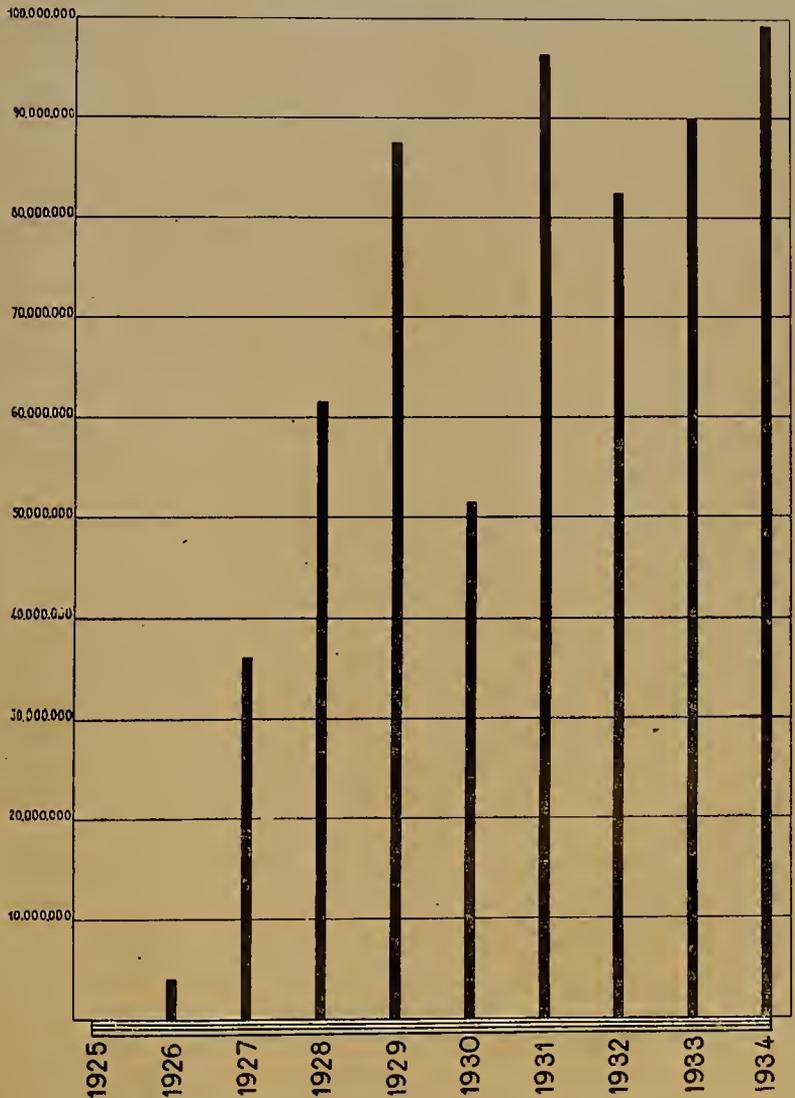
# Departamento N. de Portos e Navegação

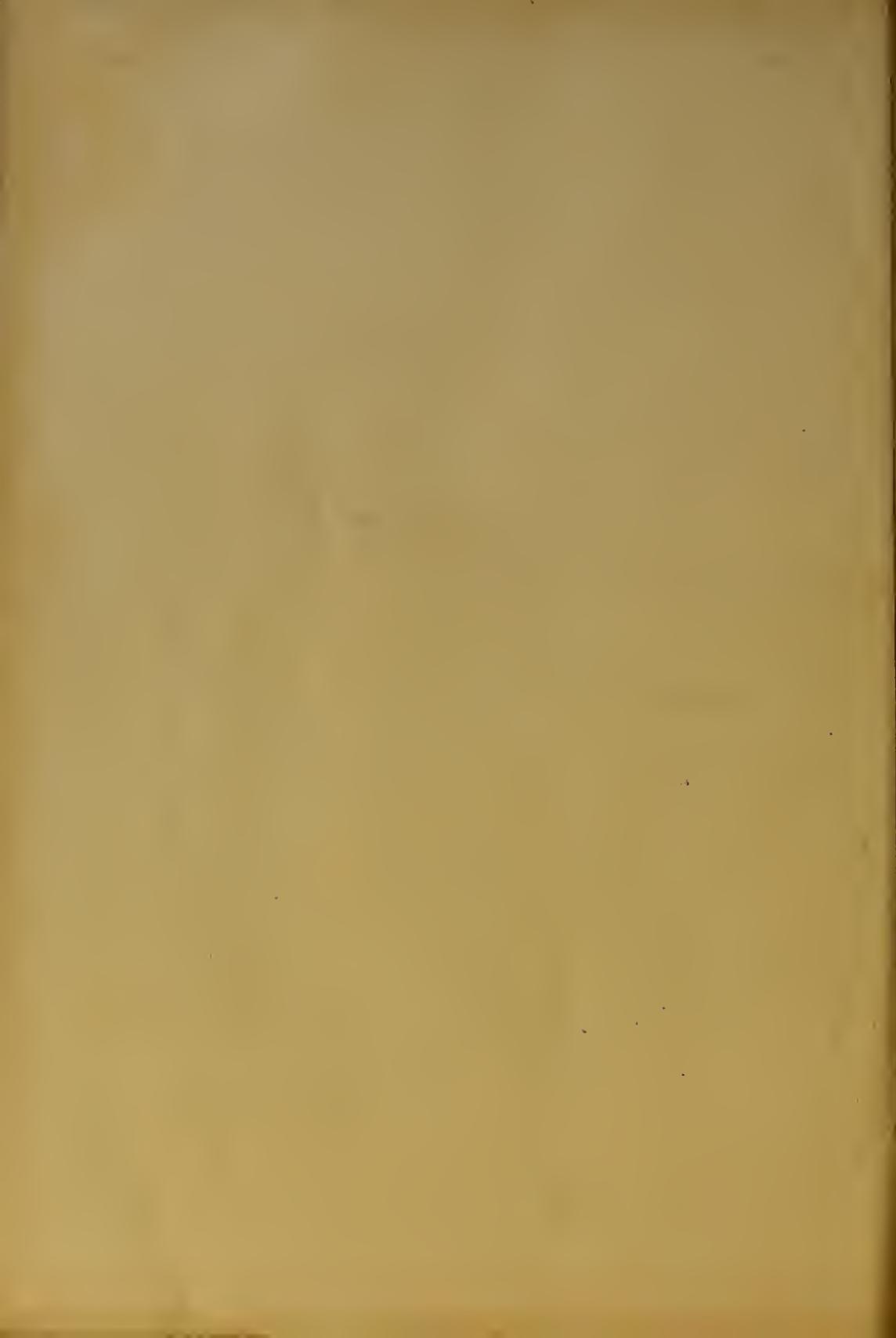
## 4ª Divisão

Movimento das Companhias e Empresas de navegação  
no Decennio - 1925 - 1934

= CONSUMO DE OLEO =

Esc. 1% = 500.000 lts.





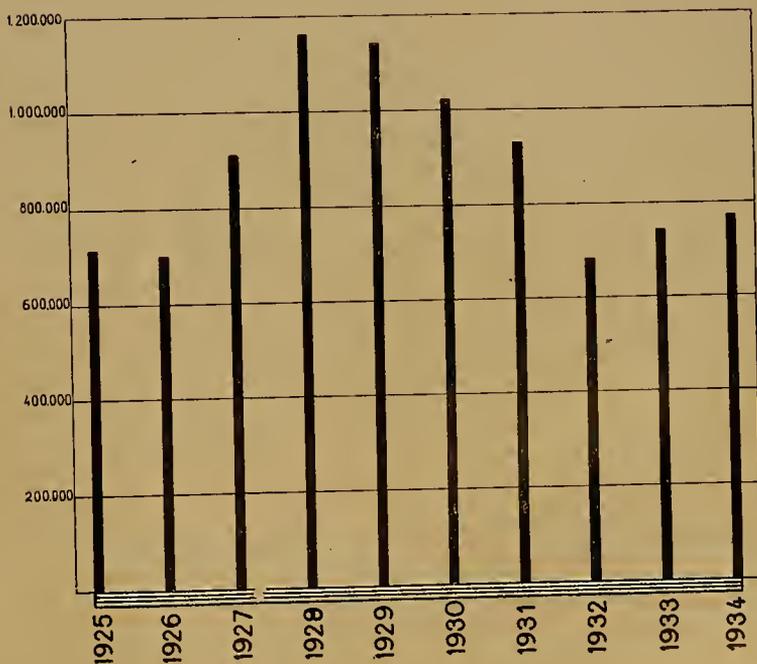
# Departamento N. de Portos e Navegação

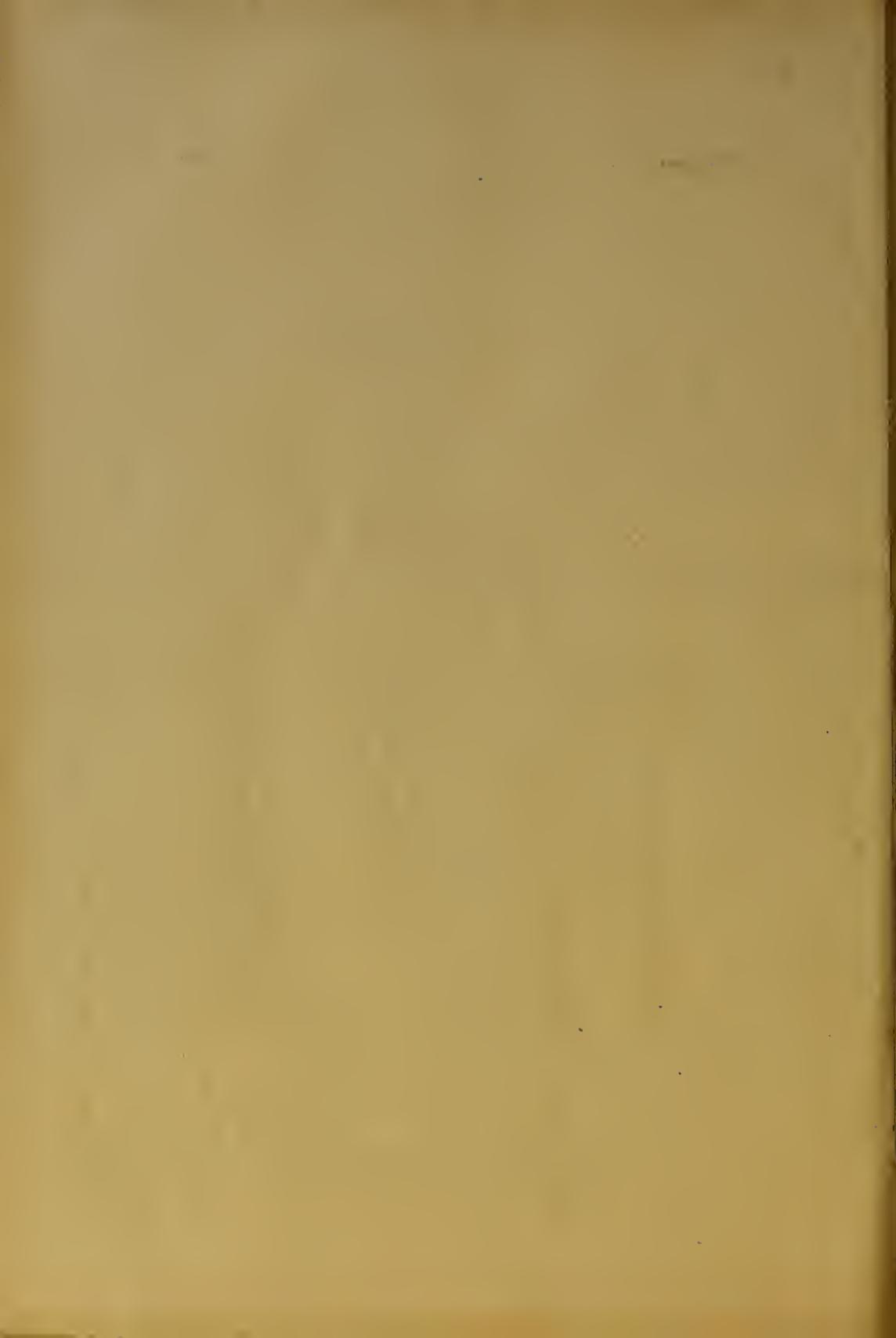
## 4ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação  
no Decennio - 1925 - 1934

= CONSUMO DE LUBRIFICANTE =

Esc. 1% = 10.000 litros





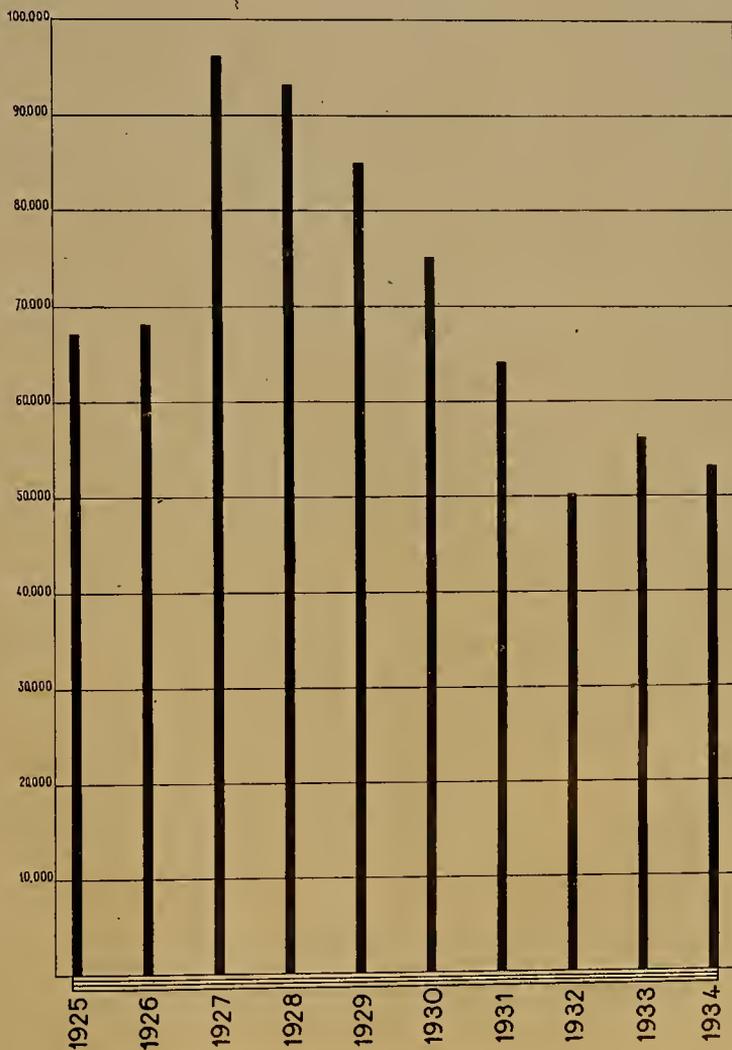
# Departamento N. de Portos e Navegação

## 4ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação  
no Decennio - 1925 - 1934

= CONSUMO DE ESTOPA =

Esc. 1% = 500 kilos





# Departamento N. de Portos e Navegação

## 4ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio - 1925 - 1934

= TRANSPORTE DE PASSAGEIROS =

Esc. 1% = 2.000 passageiros





# Departamento N. de Portos e Navegação

## 4ª Divisão

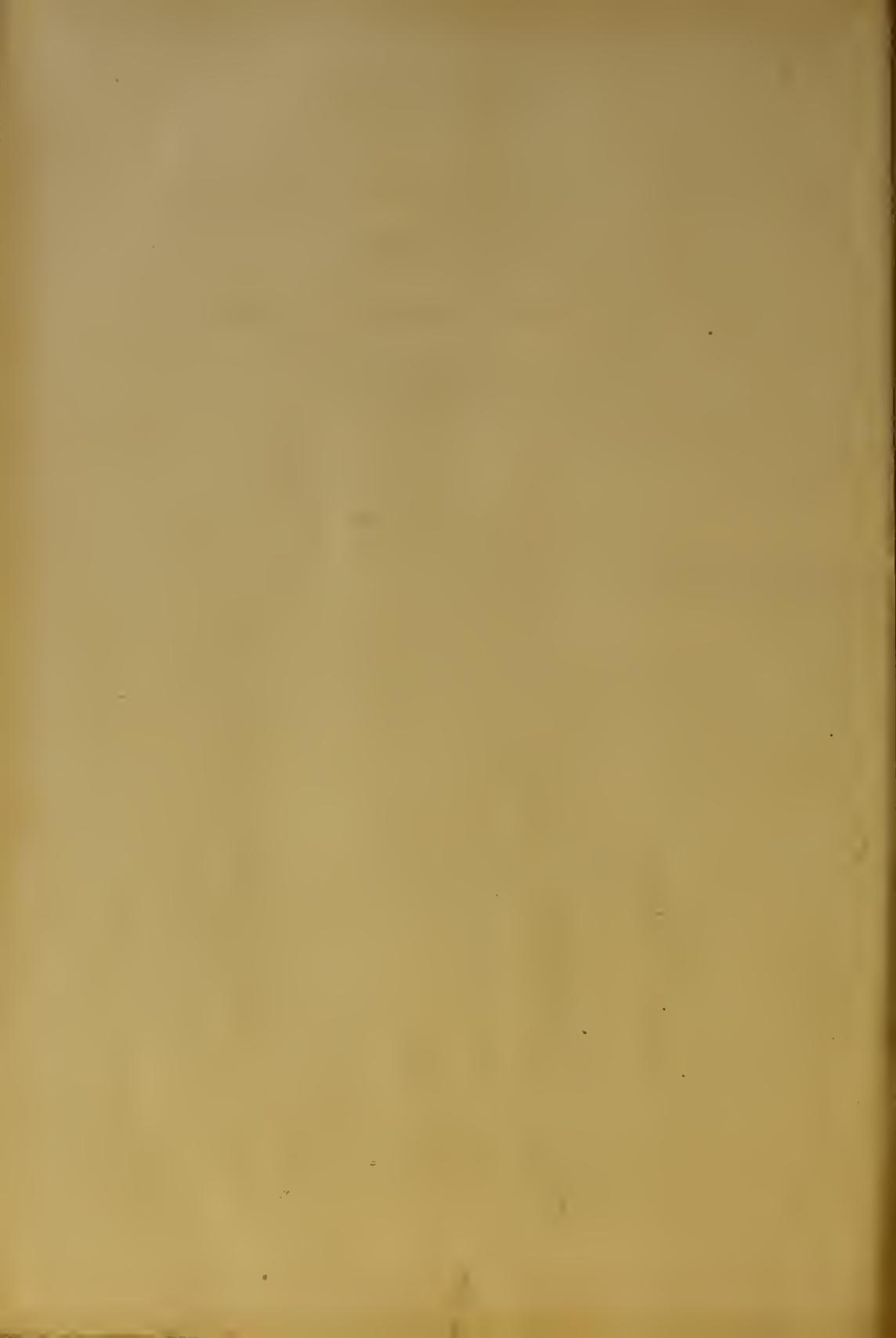
Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio - 1925-1934

= TRANSPORTE DE CARGAS - Nº DE VOLUMES =

Esc.  $1\% = 400.000$  volumes





# Departamento N. de Portos e Navegação

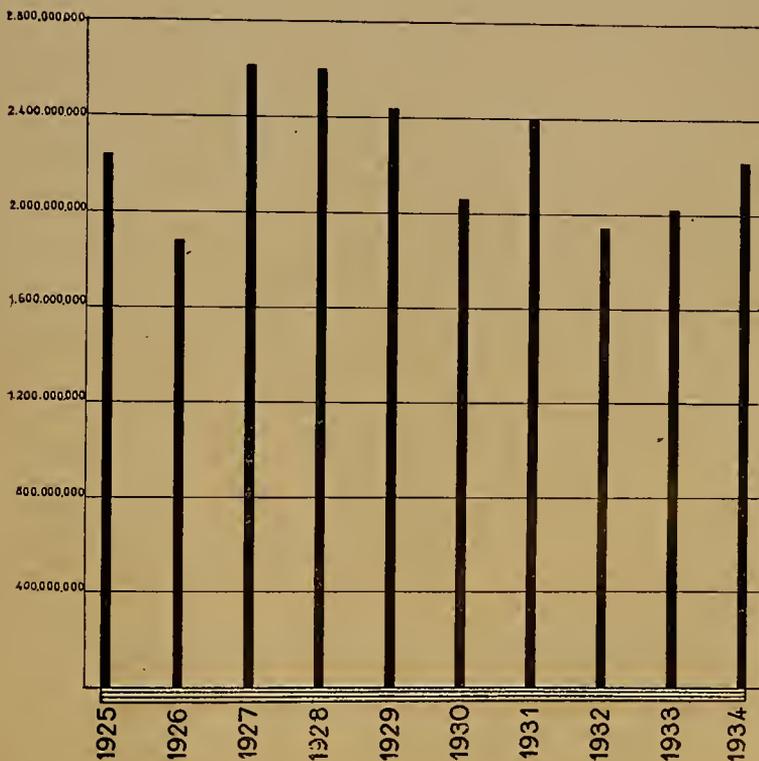
## 4.ª Divisão

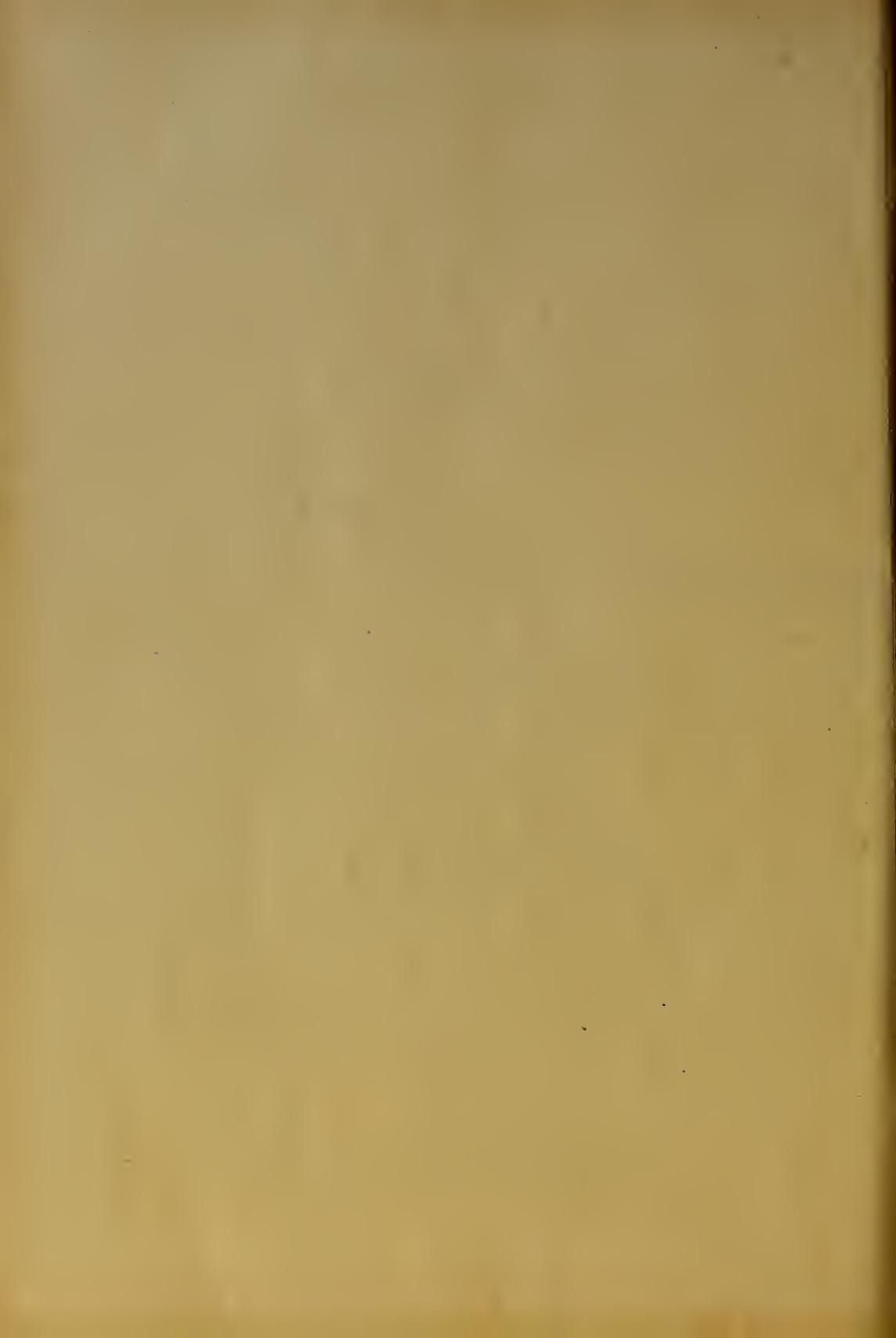
Movimento das Companhias e Empresas de navegação

no Decennio - 1925-1934

= TRANSPORTE DE CARGAS - PESO EM KILOS =

Esc. 1% = 20.000.000 Kilos





# Departamento N. de Portos e Navegação

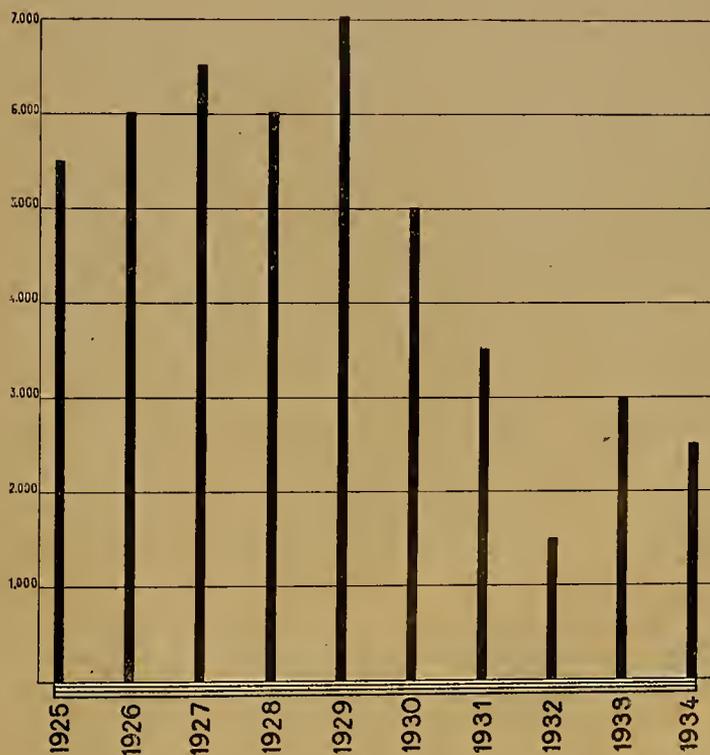
## 4.º Divisão

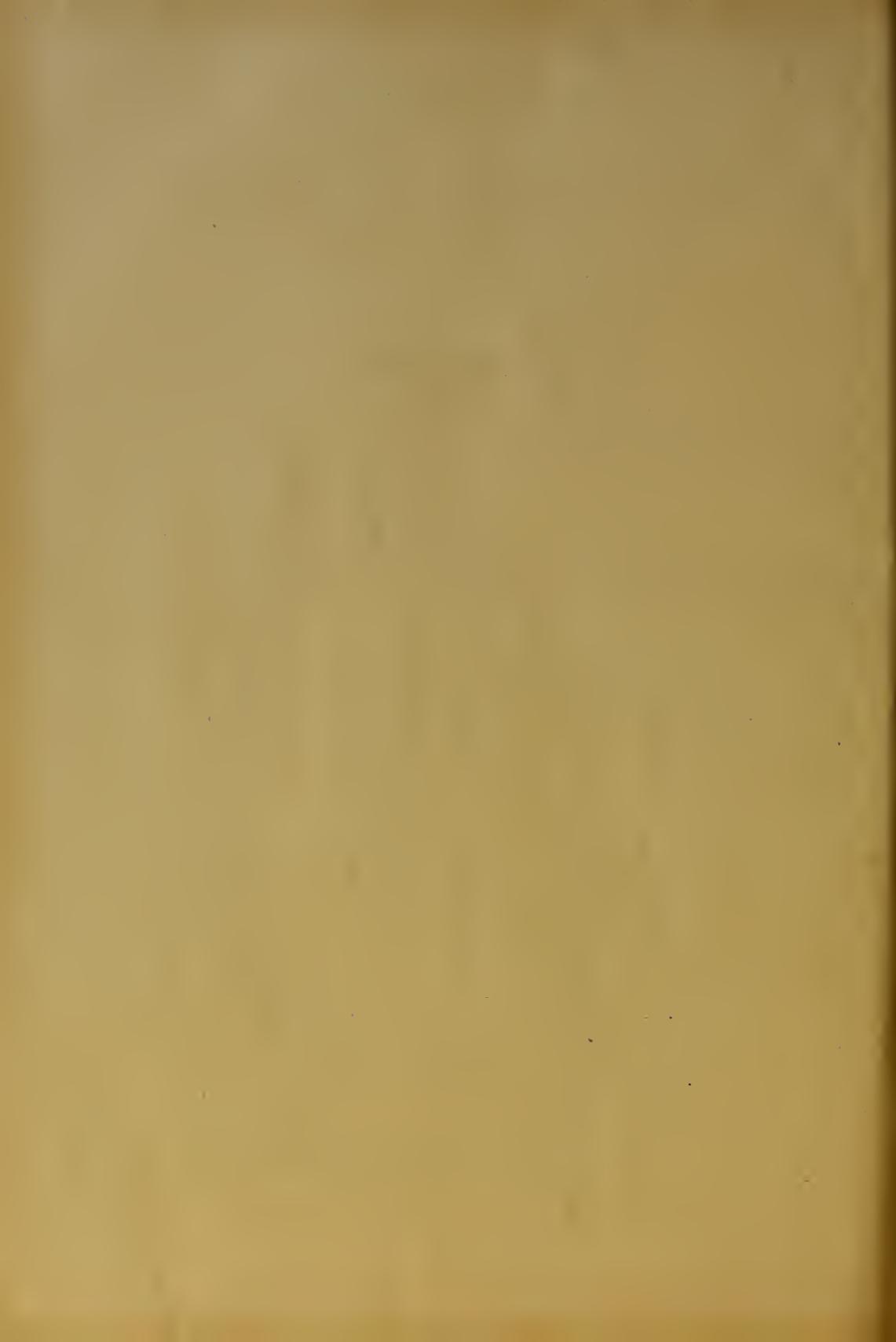
Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio - 1925 - 1934

= TRANSPORTE DE ANIMAES =

Esc. 1% = 50 animaes





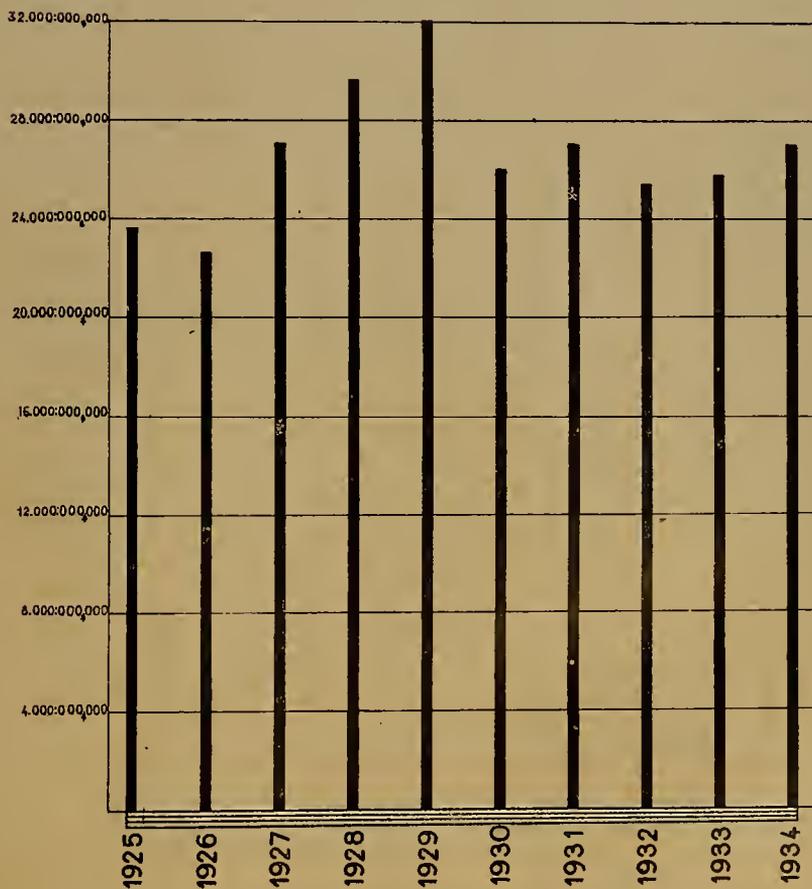
# Departamento N. de Portos e Navegação

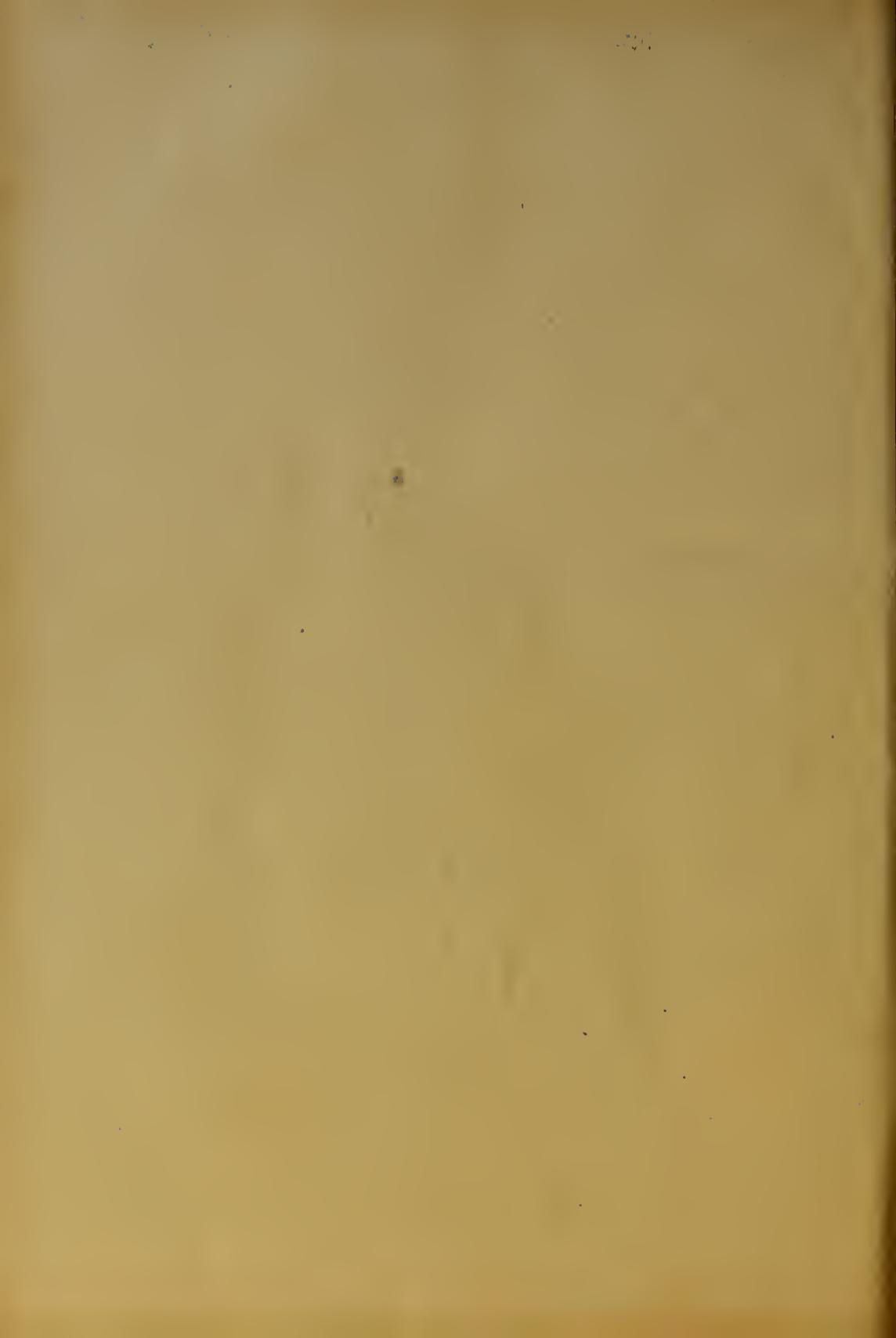
## 4ª Divisão

Movimento das Companhias e Empresas de navegação  
no Decennio - 1925-1934

= RECEITA DE PASSAGENS =

Esc. 1% = 200:000,000





# Departamento N. de Portos e Navegação

## 4ª Divisão

Movimento das Companhias e Empresas de navegação  
no Decennio - 1925-1934

= RÉCEITA DE CARGAS =

Esc. 1% = 1.000:000,000





# Departamento N. de Portos e Navegação

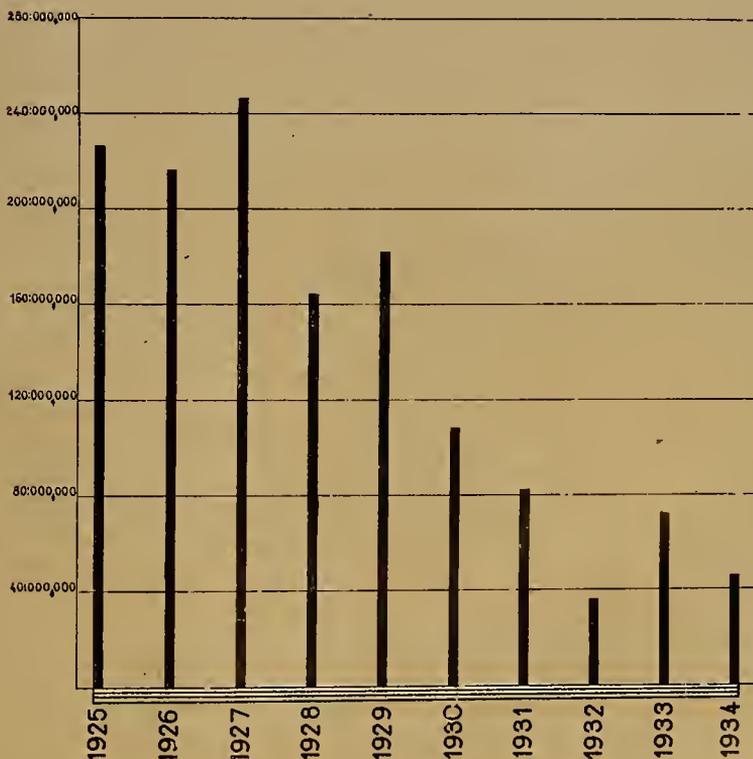
## 4ª Divisão

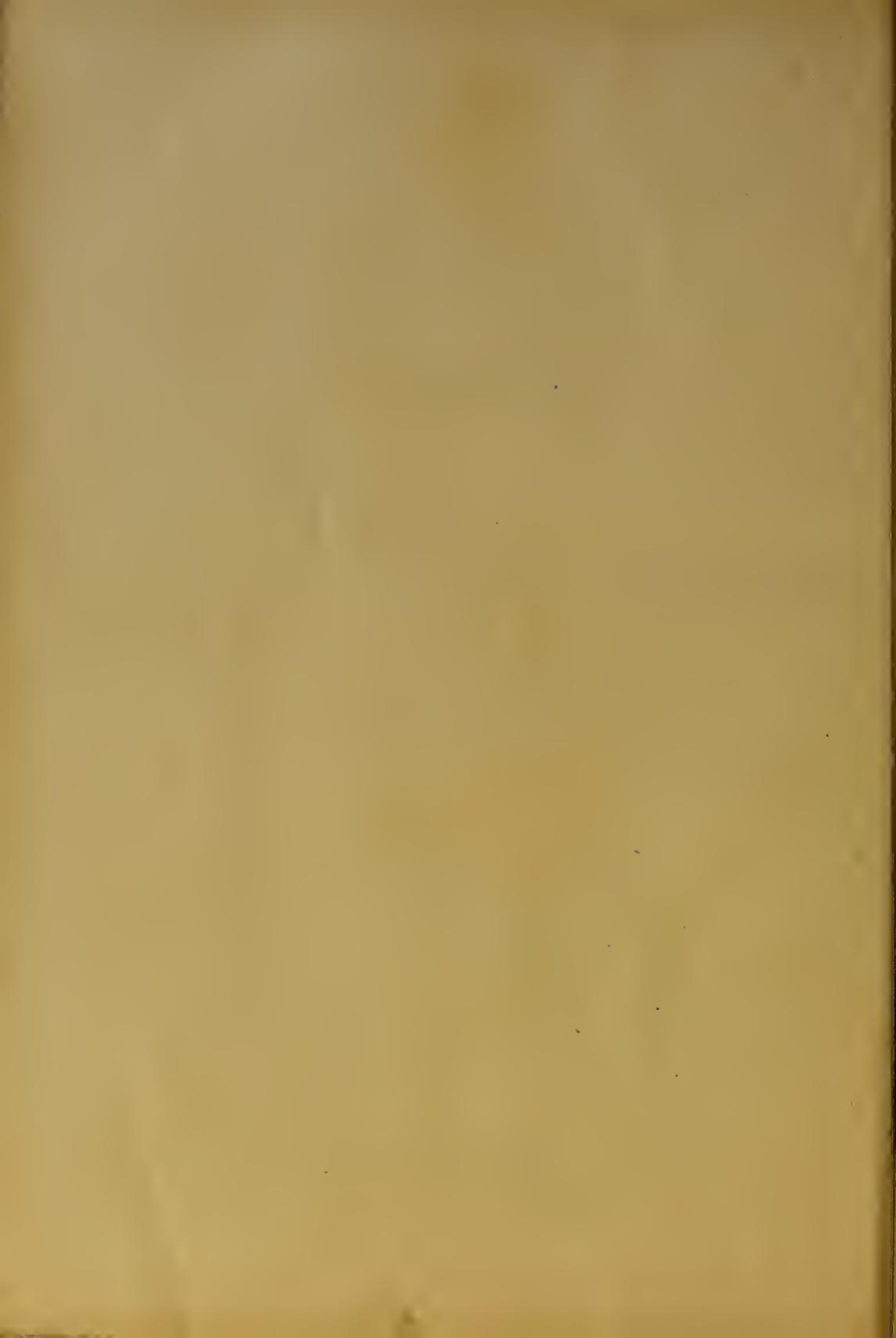
Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio - 1925 - 1934

= RECEITA DE ANIMAES =

Esc. 1<sup>m</sup> = 2:000,000





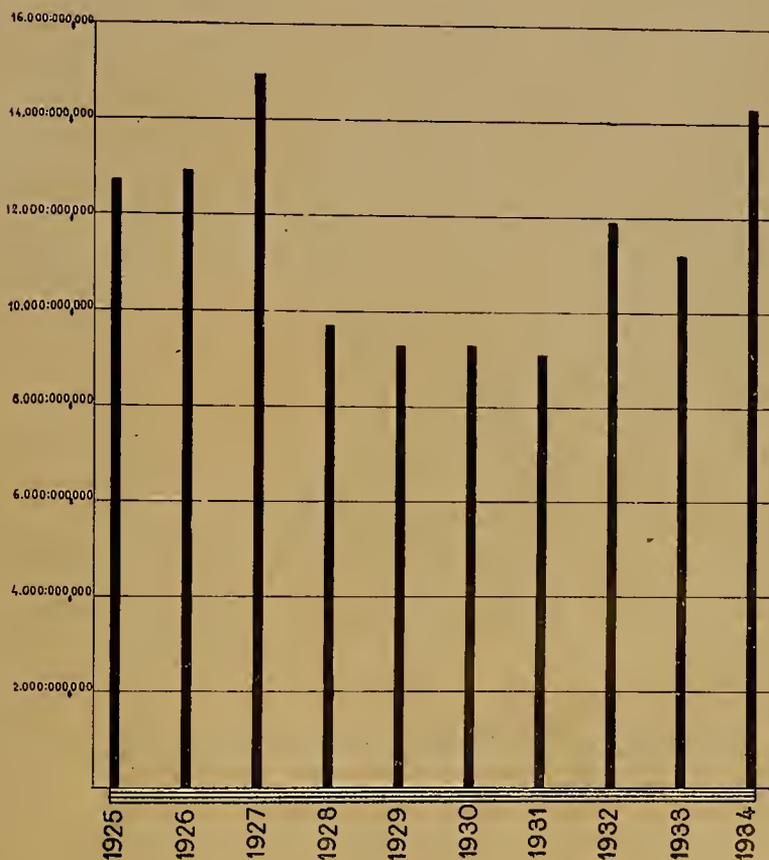
# Departamento N. de Portos e Navegação

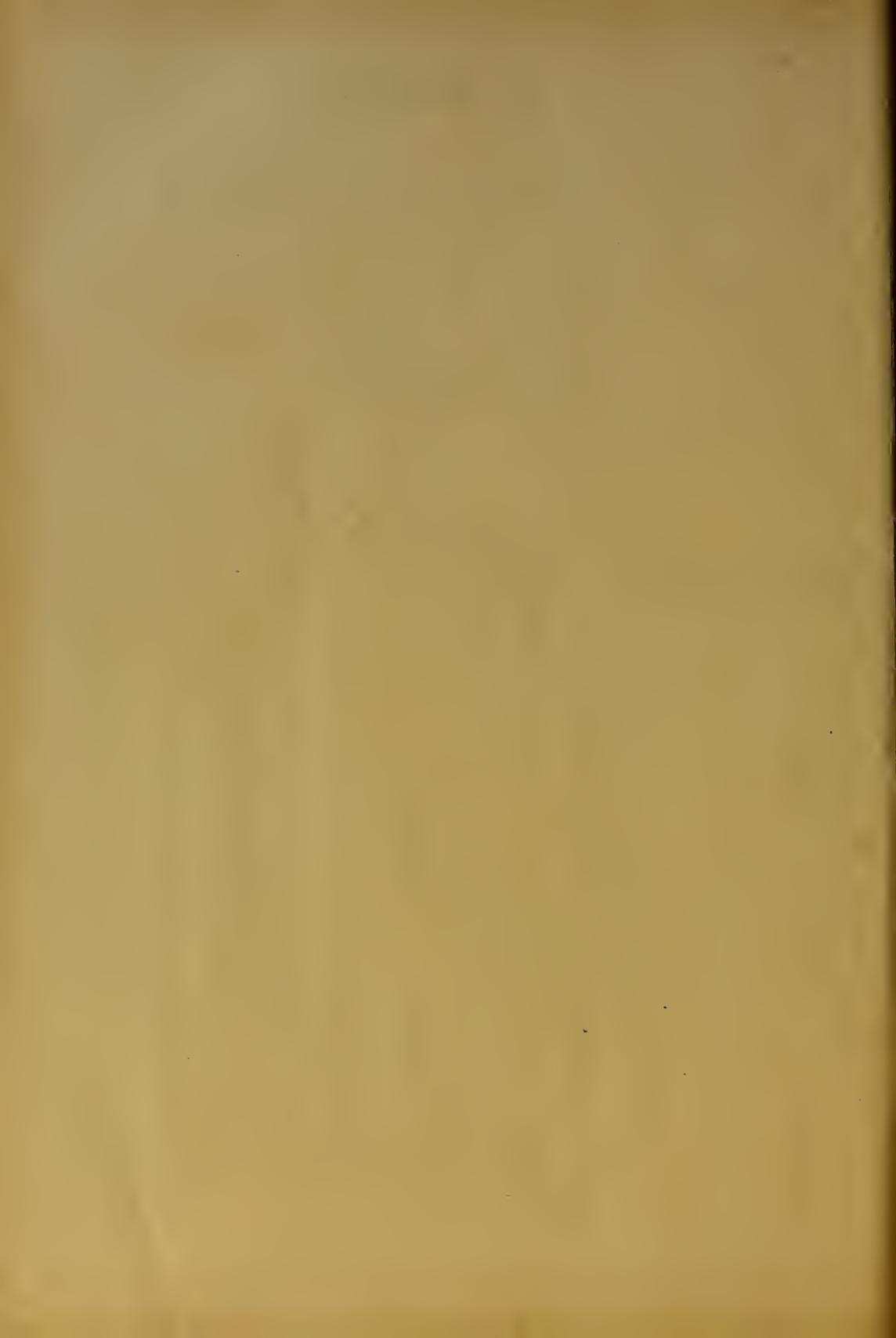
## 4.ª Divisão

Movimento das Companhias e Empresas de navegação  
no Decennio - 1925 - 1934

= RECEITA DE DIVERSAS =

Esc. 1% = 100:000,000





# Departamento N. de Portos e Navegação

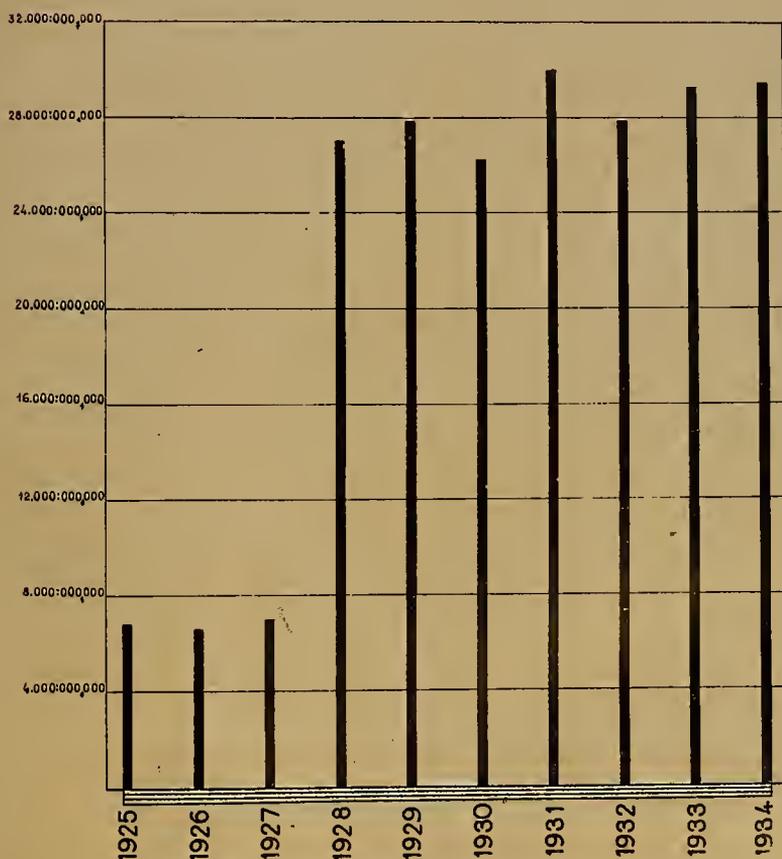
## 4ª Divisão

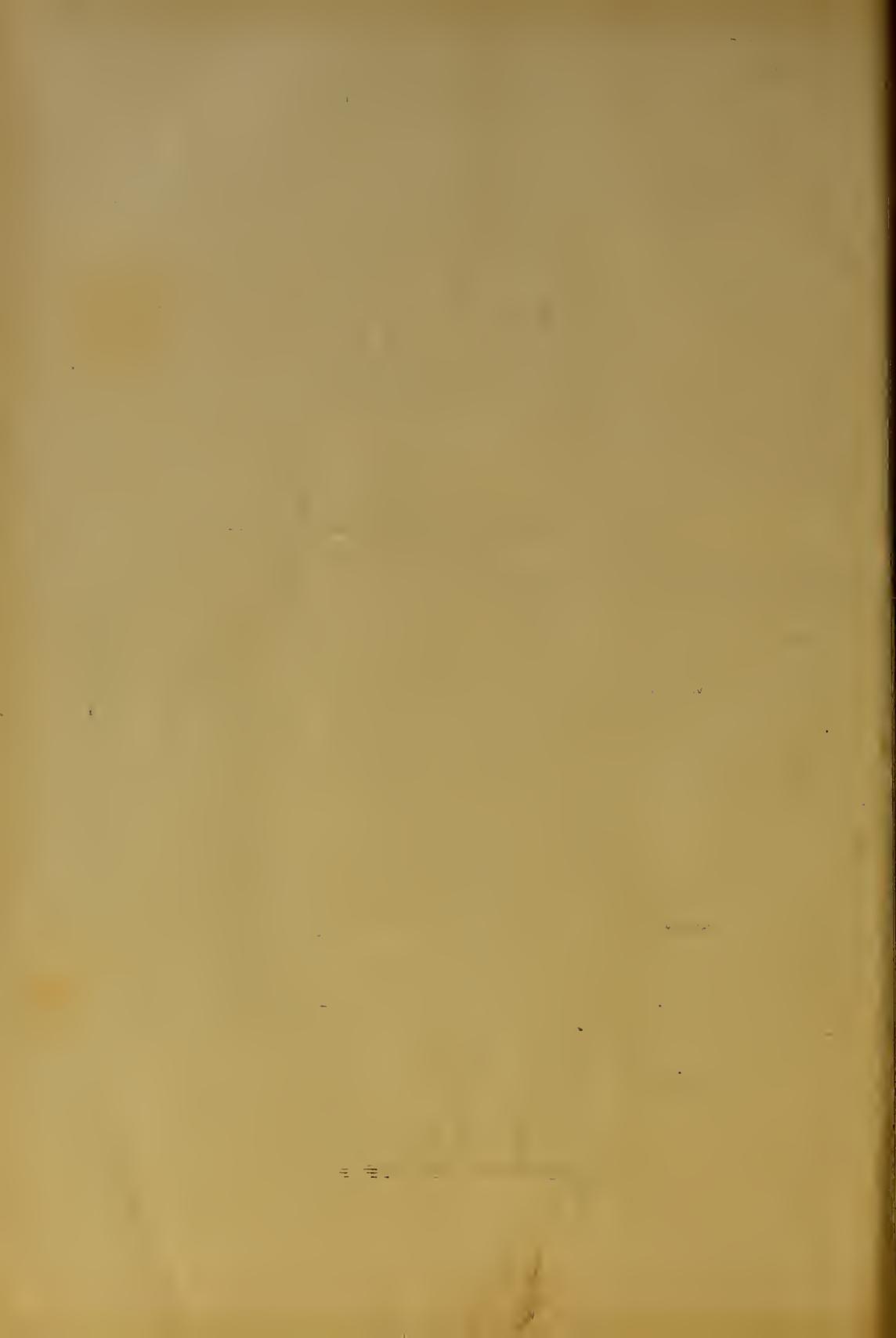
Movimento das Companhias e Empresas de navegação

no Decennio - 1925 - 1934

= QUOTAS DE SUBVENÇÃO =

Esc. 1% = 200:000,000



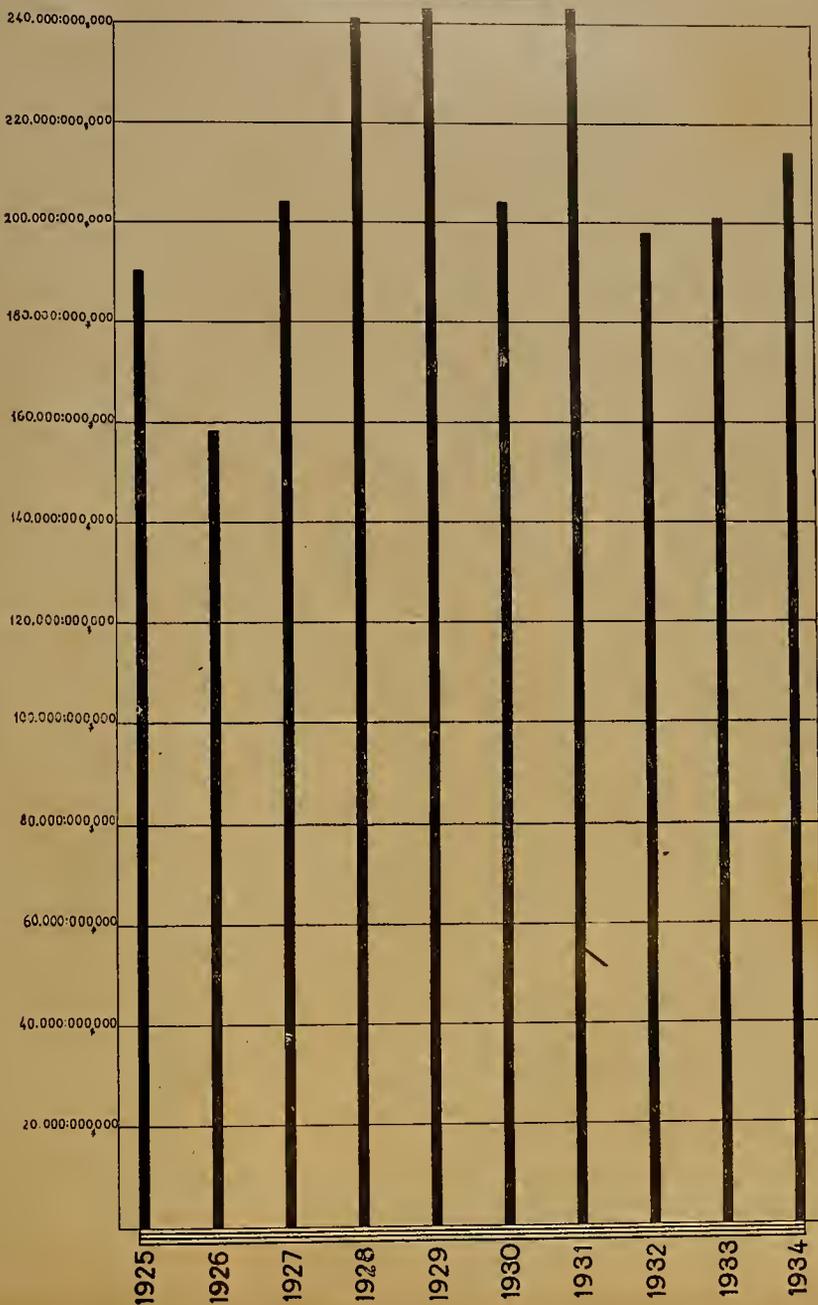


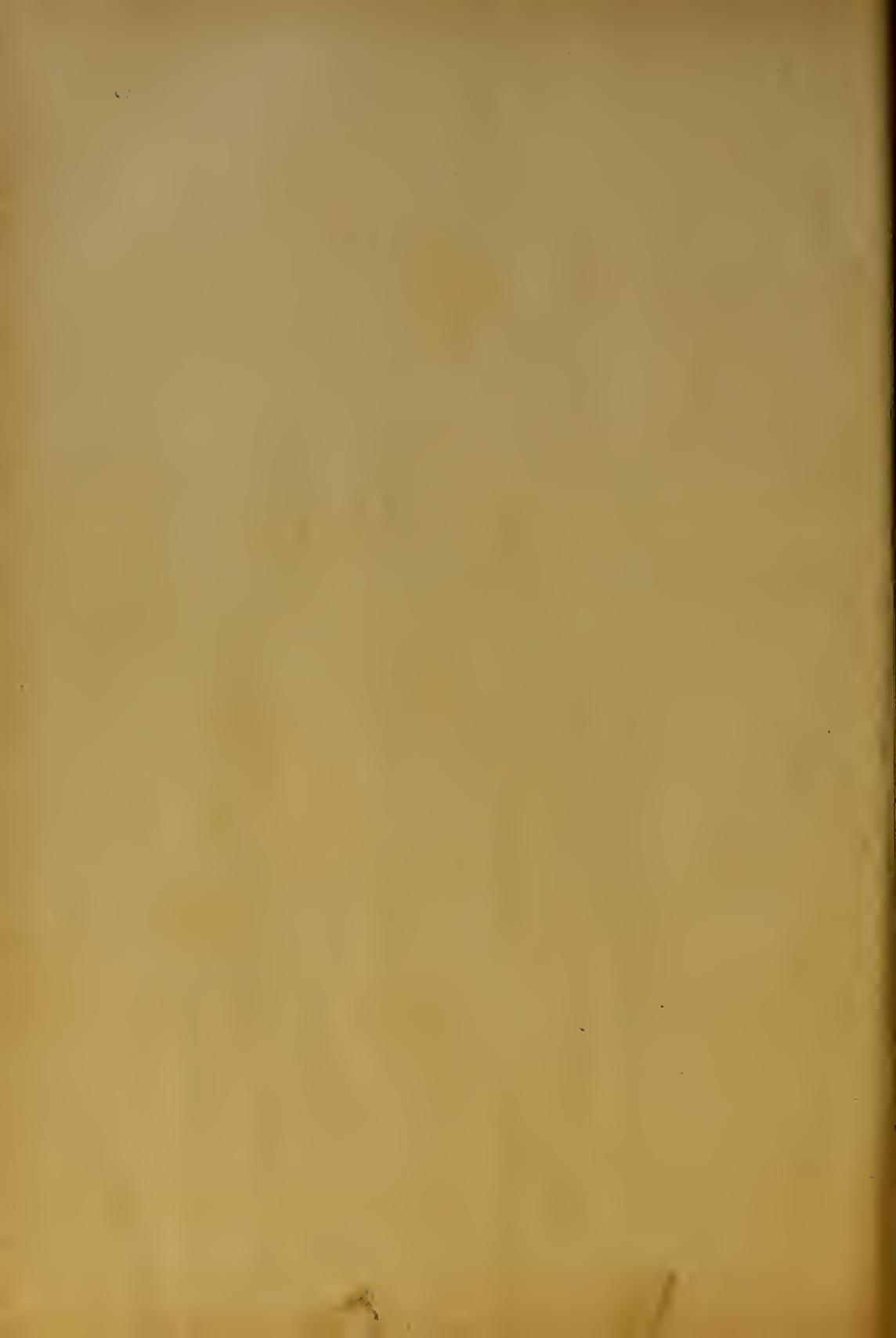
# Departamento N. de Portos e Navegação 4ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação  
no Decennio - 1925 - 1934

= RENDA BRUTA TOTAL =

Esc. 1% = 1.000:000,000





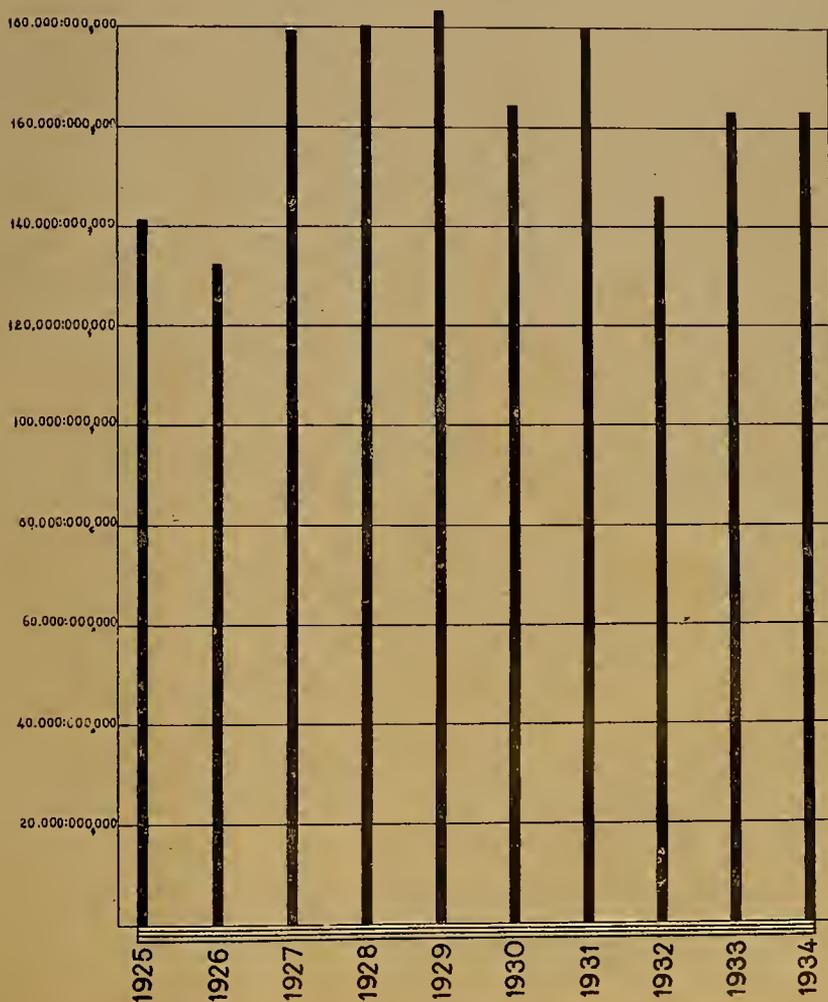
# Departamento N. de Portos e Navegação

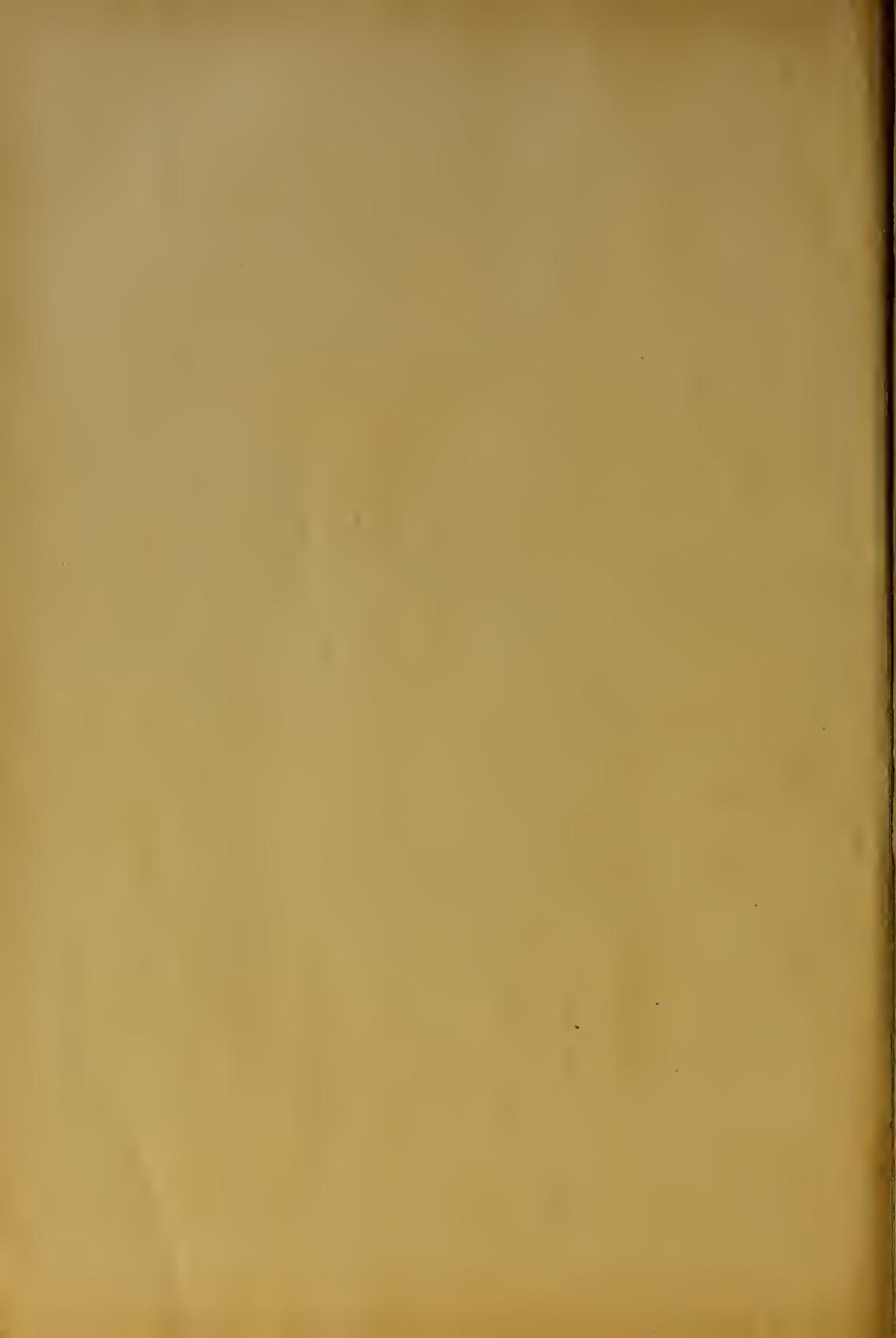
## 4.ª Divisão

Movimento das Companhias e Empresas de navegação  
no Decennio - 1925 - 1934

= DESPEZAS DE CUSTEIO =

Esc. 1% = 1.000.000,000





# Departamento N. de Portos e Navegação

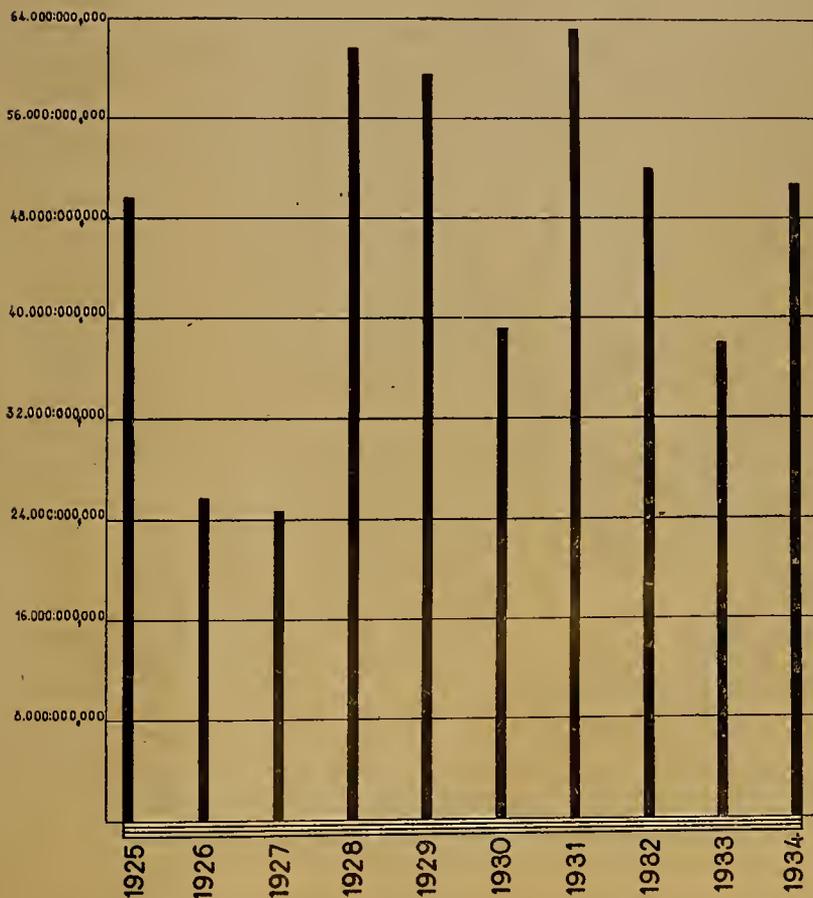
## 4.ª Divisão

Movimento das Companhias e Emprezas de navegação

no Decennio - 1925 - 1934

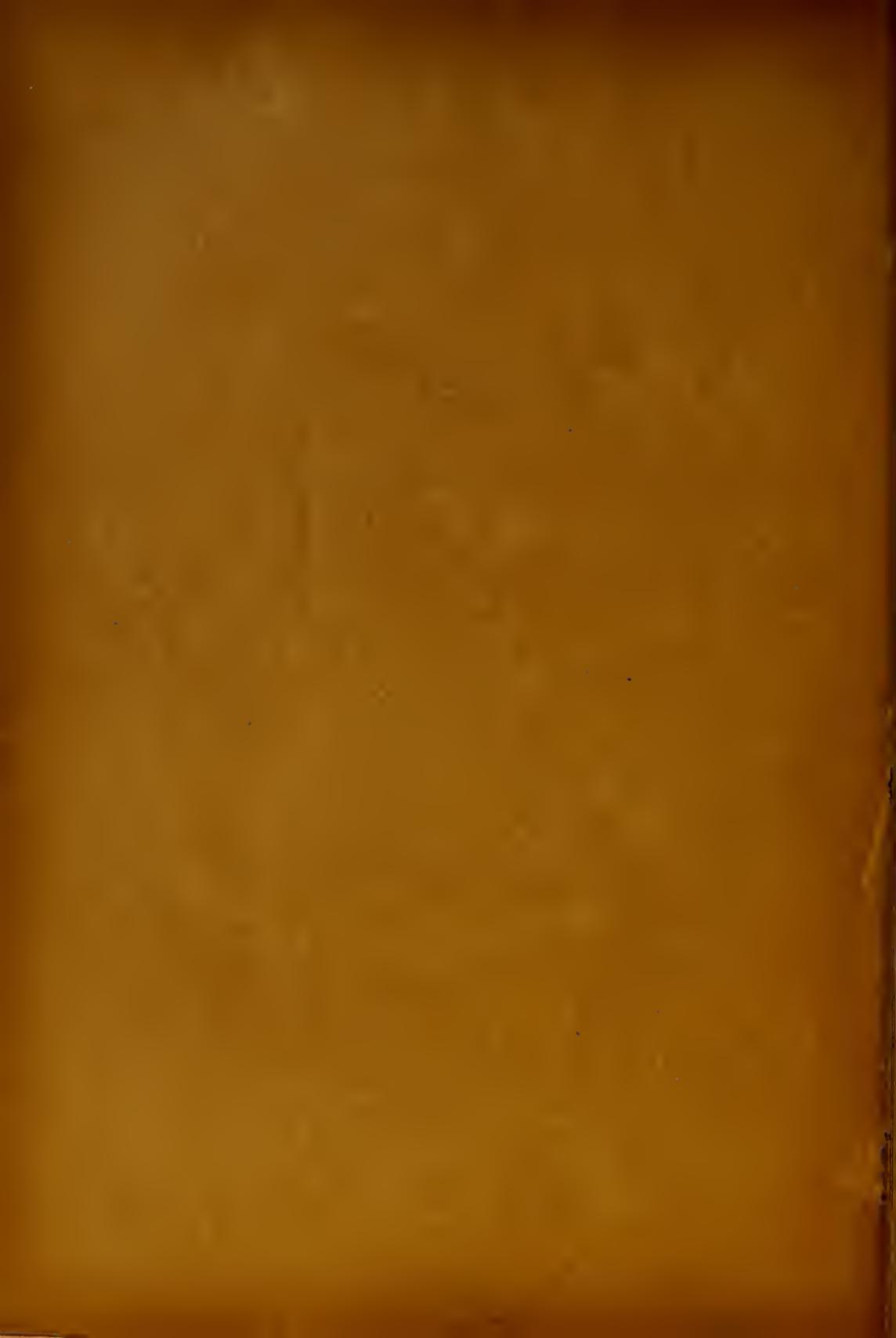
= RENDA LIQUIDA =

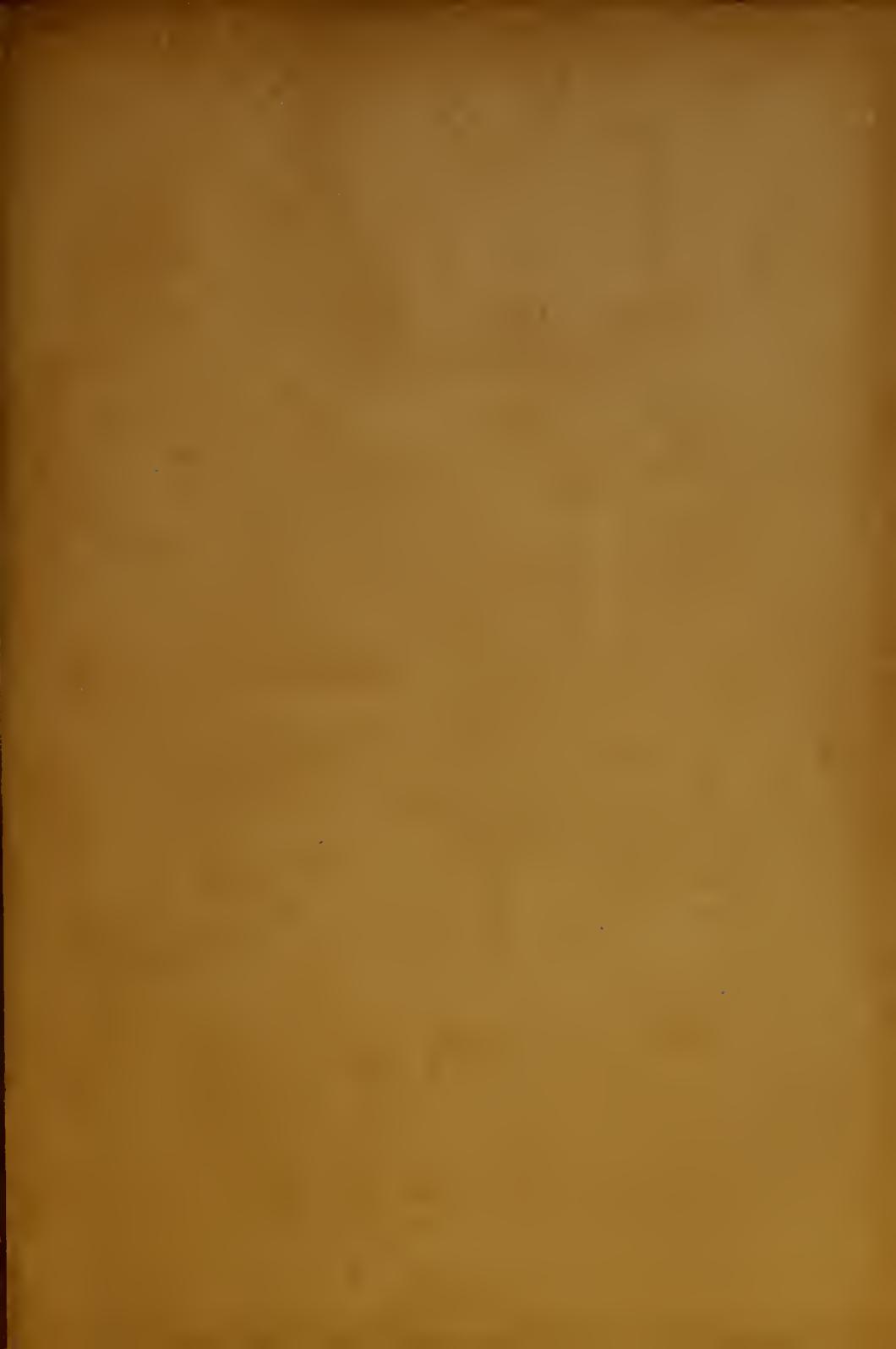
Esc. 1% = 400:000,000\$











M. FAZE . JA  
D.A - 181 - GB

15128

Cl

1810





1305-46

387.10981

R382

Departamento Nacional de Portos e

AUTOR

Navegação

Relatorio d/serviços executs. 1935.

TÍTULO

Este livro deve ser devolvido na última  
data carimbada

5	MAR 52			

1305-46

387.10981

R 382

Departamento, . . .

