

387.10981
R 382

ERRATA

PAG.	LINHA	CORRIGENDA
1	24	Prosseguem em vez de presseguem
3	24	Estocagem em vez de estacagem
10	5	“que me referi” em vez de “que referi”
5	17	sob em vez de sobre
42	31	julgado em vez de juldando
49	11	acrescimo em vez de decrescimo
68	2	na extensão em vez de extensão
74	16	nesse em vez de esse
75	40	122 203 em vez de 77 795
76	7	o decrescimo de 356:143\$980, ou de 23,5%. Resulta, pois, uma receita total em 1940 de..... 8.400:692\$700 em 1940, contra 9.197:433\$980 em 1939, donde o decrescimo de 796:741\$280, ou de 8,7%. Este periodo em vez de—o decrescimo de 356:143\$980 em 1939, etc.
91	30	percentagem em vez de cercentagem
92	12	49:044\$000 contra 87:255\$900, em vez de..... 38:211\$900 contra 49:044\$000.
98	40	Em seguida a palavra “cabotagem”, incluir 51 539 toneladas.
98	42	incluir 75 322 entre os numeros 70 814 e 22 539
99	35	6 870 em vez de 34 680
101	18	“criterio” em vez de “credito”
101	27	“sugerido” em vez de “seguido”
102	5	33:993\$269 em vez de 13:993\$269
102	6	197:883\$000 em vez de 19:788\$300
103	14	14 359 em vez de 21 513

387.10987
R 382

PAG.	LINHA	CORRIGENDA
103	19	7 118 em vez de 8 877
103	24	1 345 023 em vez de 1 555 023
103	31	101 699 em vez de 161 699 e suprimir o seguinte periodo: A tonelagem total de 1940 sobrepuja... etc.
106	4	5 982 em vez de 5 952
106	22	ao numero 267 260 acrescentar: e 628 144
106	31	“decrescimo” em vez de “aumento”
110	38	“como” em vez de “com”
110	41	14 474 em vez de 14 436
111	3	1 611 307 em vez de 1 635 213
120	3	253 675 em vez de 256 039
122	1	7 784 em vez de 77 784
123	17	“enraizados” em vez de “enraizada”
136	5	Exploração em vez de Exportação
139	38	33.204:041\$000 em vez de 33.274:021\$000
139	39	4.025:558\$700 em vez de 3.955:578\$700
143	9	571:461\$600 em vez de 570:461\$600
154	33	Acidente em vez de asidente
157	41	apresentando em vez de apresentou
158	1	silos em vez de selas
158	10	financiamento em vez de fornecimento
166	5	233 228 em vez de 232 288
166	11	37 491 em vez de 34 419
166	12	Ler:... totais é para menos, sendo de 62 631 tons. esse decrescimo, equivalente a 8,2%
166	17	138:188\$300 em vez de 138:118\$300
166	18	268.063\$600 em vez de 268:626\$600
166	25	45 659 em vez de 45 695
166	26	80 435 em vez de 66 797
170	16	espigões em vez de espições
174	20	acrescentar a quarta percentagem 3,3%
175	19	ficaram concluidos em vez de ficou concluido
176	16	82 530 em vez de 36 682
176	17	1 159 em vez de 1 543 e 24 252 em vez de 24 455
176	18	1 052 em vez de 440
176	19	56 117 em vez de 10 244

PAG.	LINHA	CORRIGENDA
176	20	94 407 em vez de 37 942
176	21	24 095 em vez de 23 223, 15 232 em vez de 909, e 52 204 em vez de 10 939
176	37	25:478\$ em vez de 25:458\$000
178	31	49 582 em vez de 40 582
178	2	5,00 m em vez de 4,50 m
180	14	frequentaram em vez de fsequentasam
186	6	precedidas em vez de procedida
188	31	2 492 navios com 2 493 671 em vez de 2 249 671
189	27	14 049 em vez de 14 155
189	41	3.499:014\$400 em vez de 3.449:014\$400
190	6	77 719 em vez de 719
190	25	825 341 em vez de 852 341
190	35	1.784:192\$200 em vez de 1.794:497\$500

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

Departamento Nacional de Portos e Navegação

RELATÓRIO

DOS SERVIÇOS EXECUTADOS EM 1940

APRESENTADO AO EXMO. SR. MINISTRO DA
VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS, GENERAL JOÃO
DE MENDONÇA LIMA, PELO DIRETOR ENGENHEIRO
CIVIL, DR. FREDERICO CESAR BURLAMAQUI.

IMPrensa NACIONAL

RIO DE JANEIRO — 1941

1986 M 3 46

ÍNDICE

Introdução

Págs.

Súmula das atividades do Departamento durante o ano de 1940	1
Apreciação sobre as leis promulgadas em 1940, interessando à portos e à navegação.....	7
O aumento de salário dos marítimos	13
Marinha Mercante Nacional	31
Comissão da Marinha Mercante	41
Conferência de Navegação de Cabotagem	43
Estudos sobre a navegação dos rios Paraná e Paraguai..	45
Movimentação de Mercadorias na Cabotagem	49

Portos

Estado do Amazonas — porto de Manaus	67
Estado do Pará — porto do Pará e SNAPP	71
Ilha de Marajó	76
Estado do Maranhão — portos de São Luiz e de Itaqui..	81
Estado do Piauí — porto de Luiz Corrêa, Amarração e rio Parnaíba	93
Estado do Ceará — portos de Fortaleza, Camocim e Aracati	95
Estado do Rio Grande do Norte — Porto de Natal.....	101
Estado da Paraíba — portos de Cabedelo e João Pessoa..	106
Estado de Pernambuco — porto de Recife	109
Estado de Alagoas — porto de Jaraguá	113
Estado de Sergipe — porto de Aracajú	115
Estado da Bahia — portos de Salvador, Ilhéus, Itaparica e São Roque	117
Rio São Francisco	123
Porto Seguro	125
Porto de Canavieiras, Belmonte e Caravelas	125
Estado do Espírito Santo — porto de Vitória	127
Administração Central — Gabinete e 1.ª Divisão	129
2.ª Divisão, 3.ª Divisão, 4.ª Divisão e SRP-7	134
Distrito Federal — porto do Rio de Janeiro	135

Estado do Rio de Janeiro — portos de Niterói, Angra dos Reis e Cabo Frio, e ligação da Lagoa de Araruama a Cabo Frio	141
Canal Palmer	147
Porto de São João da Barra	149
Estado de São Paulo — portos de Santos e São Sebastião	151
Estado do Paraná — portos de Paranaguá e Antonina	163
Rio Iguassú	163
Estado de Santa Catarina — portos de Florianópolis, São Francisco, Itajaí, Laguna e Imbituba	173
Rede Fluvial	180
Estado do Rio Grande do Sul — portos do Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas	183
Comissão da Lagoa Mirim	185
Movimento dos portos do Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas	189
Estado de Mato Grosso — porto de Corumbá	191
<i>Estatística dos Portos</i>	193

QUADROS

Característicos gerais dos portos	195
Cais e armazens dos portos organizados	196
Locomotivas, vagões e linhas férreas dos portos organizados	199
Taxas de 2,7 %, ouro, e o imposto adicional de 10 %	200
Renda bruta das taxas dos portos organizados	204
Movimento de mercadorias no decênio de 1931-1940	206
Movimento de entradas de navios no decênio de 1931 a 1940	215
Movimento total de entrada de navios durante o decênio de 1931 a 1940	223
Movimento total de mercadorias nos portos do Brasil no decênio de 1931 a 1940	226
Aproveitamento dos cais cuja exploração abrange todo o decênio de 1931 a 1940	224
Aproveitamento dos cais cuja exploração não abrange todo o decênio de 1931 a 1940	227
Quadro comparativo do movimento de navios no biênio de 1939 a 1940	228
Quadro comparativo do movimento de mercadorias no biênio de 1939 a 1940	230
Quadro da receita dos portos no biênio de 1939 a 1940	232

GRÁFICOS

Renda bruta das taxas portuárias dos portos organizados	
Movimento geral de mercadorias nos portos do Brasil no decênio de 1931 a 1940	A B
Relação das coexistências das importações e exportações nos portos do Brasil no decênio 1931-1940	C
Movimento geral de mercadorias nos portos do Brasil ...	D
Aproveitamento de cais nos portos organizados em toneladas de mercadorias por metro corrente no ano de 1940	E
Curva do movimento do porto do Rio de Janeiro	F
Curva da evolução da receita total no porto do Rio de Janeiro	G
Movimento de mercadoria nos portos de Manaus, Belem, Natal, Cabedelo, Recife, Baía, Ilhéus, Vitória, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá e Rio Grande	H
Movimento geral de navios nos portos do Brasil	I
Movimento de navios nos portos de Manaus, Belem, Natal, Cabedelo, Recife, Baía, Ilhéus, Vitória, Rio de Janeiro, Santos, Paranaguá e Rio Grande	J

Navegação

Estudo do movimento em conjunto das diferentes companhias de navegação fiscalizadas pelo Governo	235
--	-----

Estudo de cada companhia em separado:

The Amazon River Steam Navigation C. (1911) Lda. ...	243
Navegação do Alto Tapajoz	245
Planta do Serviço de Navegação do Amazonas	
Tabelas de distância em milhas entre os portos de escala	248
Navegação dos Autazes	258
Planta do serviço de Navegação dos Autazes	
Tabela das distâncias em milhas entre os portos de escala	260
Empresa de Navegação Araguaia-Tocantins	261
Planta do serviço de navegação Araguaia-Tocantins	
Tabela das distâncias em milhas entre os portos de escala . .	263
Empresa de Navegação dos rios Mamoré-Guaporé	266
Planta do serviço de navegação dos rios Mamoré-Guaporé	
Tabela das distâncias em milhas entre os portos de escala . .	268
Empresa de Navegação São Luiz	270
Planta do serviço de navegação	
Tabela das distâncias em milhas entre os portos de escala . .	272
Empresa de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco . .	274

Planta do serviço de navegação do Baixo São Francisco ..	
Tabela das distâncias em milhas entre os portos de escala	276
Empresa de Viação Baiana do São Francisco	277
Planta do serviço de navegação da Viação Baiana do São Francisco	
Tabela das distâncias em milhas entre os portos de escala	279
Navegação Mineira do São Francisco	280
Tabela das distâncias em milhas entre os portos de escala	281
Lloyd Brasileiro (Patrimônio Nacional)	281
Companhia Nacional de Navegação Costeira	284
Lloyd Nacional Sociedade Anônima	285
Companhia Comércio e Navegação	287
Companhia Carbonífera Rio Grandense	289
Empresa Nacional de Navegação Hoepeke	290
Estrada de Ferro Santa Catarina	292
Planta dos serviços de Navegação da Estrada de Ferro Santa Catarina	
Comp. Viação S. Paulo — Mato Grosso	293
Tabela das distâncias em milhas.....	295
Tabela das distâncias em milhas entre os portos de escala	

QUADROS

Movimento geral das companhias fiscalizadas durante o ano de 1939	295
Coefficiente do tráfego por milha e por viagem durante o ano de 1939	304
Quadro comparativo do movimento geral de todas as Companhias no biênio de 1938 a 1939.....	305
Movimento Geral das Companhias Fiscalizadas, no Decênio 1930-1939	306

GRÁFICOS

Movimento geral do tráfego das empresas de navegação de 1930 a 1939	K
Movimento de transporte de todas as Companhias	L
Receita de transporte pelas Companhias	M
Receita geral das Companhias	N
Receita, despesa e renda líquida de todas as Companhias .	O

SÚMULA DAS ATIVIDADES DESTES DEPARTAMENTO DURANTE O ANO DE 1940

Várias e profícuas foram as atividades do Departamento Nacional de Portos e Navegação, durante o ano de 1940, não só na parte de fiscalização da exploração comercial e de obras realizadas pelos vários concessionários de portos e administrações autônomas e da navegação mercante nacional, marítima, fluvial e lacustre, como também na execução de estudos e obras que levou a efeito pelas verbas próprias orçamentárias por administração direta, contratos ou tarefas.

Em rápida e muito resumida análise, do extremo sul ao extremo norte, pode ser citado: no Rio Grande do Sul, a execução pelo Estado concessionário de um: cais de saneamento, dragagens de conservação, reparação dos molhes leste e oeste e das linhas férreas, e fixação de dunas no porto do mesmo nome. Em Porto Alegre, ampliação das obras de armazenamento de mercadorias e em Pelotas realizadas as de fundações do cais e pequena dragagem da bacia do porto.

A exploração comercial desses três portos prosseguiu sem nenhuma anormalidade, com o aumento da tonelagem manipulada por cabotagem e redução natural da de longo curso, devido à guerra.

Pelo Governo Federal, por verbas orçamentárias, foram concluídas as obras do porto de São Borja e da Avenida Uruguai de ligação desse porto com a cidade do mesmo nome.

Na Lagoa Mirim foram iniciadas e presseguem as obras do porto de Santa Vitória do Palmar, as de dragagem e extração de pedra do rio Jaguarão, dragagem de vários trechos do rio Jacuí para facilitar o transporte do carvão de Butiá a São Jerônimo; dragagem do canal de irrigação da Granja São Gabriel; dragagem para instalação de uma carreira para as embarcações do Departamento no Rio Grande; melhoramentos por dragagem da barra do arroio Bretanhas; estudos no rio Caí, no arroio do Padre Doutor, e no de Santa Bárbara.

Além dessas obras foram executadas as de reparação de várias dragas, rebocadores e pequenas embarcações do Departamento, e construído um alojamento flutuante para o pessoal.

No Estado de Santa Catarina, prosseguiram com intensidade os melhoramentos, por obras fixas, das barras dos portos de Itajaí e de Laguna, a primeira para escoamento dos produtos de uma vasta e rica zona do Estado, e o segundo para o do carvão da sua vasta bacia carbonífera, ambas com resultados altamente promissores, dando franco acesso a navios com o calado compatível com a profundidade de 5 metros em maré mínima, profundidade essa dantes pouco superior a 3 metros.

Alem das obras da barra, foram iniciadas as de acostagem, aparelhamento para carga e descarga, estocamento de carvão, etc. do porto de Laguna, já tendo sido recebido, no local, todo o material metálico para a construção do seu cais de atracação, já iniciado.

Em carater provisório foi construída uma ponte de madeira para carga de carvão, já em funcionamento, e aparelhamento com material Decauville, para transporte do carvão, tendo entrado em funcionamento com bom resultado.

No rio Cachoeira prosseguiram as obras de um cais em Joinville e foi iniciada a sua dragagem necessária.

Continuaram os estudos no Rio Itajaí-Assú para a canalização desse rio por meio de uma única barragem movel e eclusa, e bem assim os do Itajaí-Oeste e sua desobstrução e limpeza, em extensão de 31 quilômetros.

No rio Tubarão foi completada a abertura do canal do rio Seco em uma extensão superior a 2 quilômetros e sua ligação com o primeiro desses rios, restabelecendo-se com essa obra o seu curso primitivo desviado há mais de 40 anos com graves prejuizos para os habitantes da região.

Foram ultimadas as obras de desobstrução dos rios Luiz Alves, Lagoa e Pissarras numa extensão total de cerca de 40 quilômetros e conservadas as anteriormente executadas nos rios Araçatuba e Una, no ano anterior.

No Paraná, prosseguiu normalmente a exploração comercial do porto de Paranaguá pelo Estado concessionário que também iniciou a construção do cais para inflamáveis conforme o projeto e orçamento aprovados após os estudos realizados pelo Departamento de Portos.

Alem dos vários estudos topo-hidrográficos nesse porto e do canal do Varadouro ligando São Paulo ao Paraná, executou o Departamento de Portos no rio Iguassú vários outros estudos e serviços de desmatação das margens, limpeza e desobstrução do leito pela remoção de troncos, derrocamento de pedras e construção de obras fixas por espigões, construção de pequenas embarcações e reparações de outras.

No Estado de São Paulo, grandes obras de construção do cais para maiores profundidades, armazens para mercadorias em geral, tanques para combustível líquido e aterros de áreas conquistadas

foram levadas a efeito pelo concessionário, a Companhia Docas de Santos, sob a fiscalização do Departamento de Portos.

Em São Sebastião ficou concluída a estrutura do porto que está sendo levado a efeito pelo concessionário, o Estado de São Paulo, e bem assim quase terminado o necessário aterro hidráulico e concluída a dragagem.

No Estado do Rio de Janeiro, foi regularizada a situação do porto de Angra dos Reis, que se encontra em exploração pelo Estado concessionário.

Pelo Governo Federal, prosseguiram as obras do porto de Cabo Frio, achando-se aberta a sua barra pelo derrocamento feito para uma profundidade de 5 metros e largura de 40 metros e dragado o canal de acesso e bacia de evolução para a mesma profundidade, permitindo essas obras o carregamento direto dentro do porto, o que dantes era feito fora da barra. Estudos foram realizados para a ligação da Lagoa de Araruama com Cabo Frio, pelo canal natural existente, o que será levado a efeito dentro em pouco por dragagem.

Por uma comissão especial acha-se em estudo o porto de São João da Barra, estudo esse que será concluído dentro do corrente ano com a apresentação de um projeto de melhoramentos.

Nesta Capital várias obras foram realizadas no porto do Rio para o aumento de armazenamento de mercadorias, aparelhamento para carga, descarga e transporte e estacagem de minério e carvão, e projetada uma estação para os passageiros de cabotagem.

Diretamente pelo Departamento encontra-se quase concluída a sua oficina na Ponta do Cajú e iniciada a construção de uma carreira para as suas embarcações e realizadas várias obras de reparação do seu material flutuante.

No Estado do Espírito Santo, prosseguiram as obras de melhoramento do porto de Vitória pelo Estado concessionário, já se encontrando em exploração comercial na parte de cais concluída. Durante o ano foram executadas obras de cais, armazens, aterro e dragagem.

No Estado da Baía, prosseguiu a exploração comercial do porto da capital pela Companhia concessionária que executou as necessárias obras de conservação no seu aparelhamento de carga, descarga e armazenamento, e as de dragagem para a manutenção da profundidade junto ao cais e bacia de evolução.

Diretamente pelo Departamento de Portos foram executadas obras em várias localidades do recôncavo baianos e bem assim iniciada a execução do melhoramento do porto de São Roque. Em Belmonte prosseguiram as obras de defesa da cidade contra as cheias periódicas do rio Jequitinhonha.

No rio São Francisco prosseguiram os estudos do seu afluente navegável o Rio Grande e bem assim as obras nas corredeiras do So-

bradinho e Currealinho para melhoria dos canais de navegação. Em várias cidades ribeirinhas foram construídos cais de proteção e de acostagem por ocasião das altas águas.

Em Ilhéus prossegue a exploração comercial do porto pela Companhia cessionária sem anormalidade e de acordo com as condições pouco favoráveis do seu canal de acesso.

Com intuito de resolver a melhoria desse porto por obra fixa, foi desfacada uma Comissão especial que procede desde Novembro aos seus estudos topo-hidrográficos.

No Estado de Sergipe, foram iniciadas as obras de melhoramento do porto de Aracajú e prosseguiram as de revestimento do canal de Santa Maria e as de fixação de dunas.

No Estado de Alagoas, foram concluídas as obras de acostagem e armazenamento de mercadorias do porto de Jaraguá, restando concluí-lo com o respectivo aparelhamento para carga, descarga e transporte de mercadorias, obras essas levadas a efeito pelo Estado concessionário e fiscalizadas pelo Departamento.

No Estado de Pernambuco, prosseguiu normalmente a exploração comercial do porto do Recife pelo Estado concessionário, que, além disso, concluiu a montagem da ponte para descarga de carvão, iniciando a construção de mais 200 metros de cais para o calado de 10 metros.

Pelo Departamento continuaram as obras do canal de Goiana de dragagem e revestimento das margens e iniciadas as do canal de saneamento de Santo Amaro, com uma extensão concluída de 340 metros, de acordo com o projeto aprovado.

No Estado da Paraíba, continuou a cargo do Estado concessionário a exploração comercial do porto de Cabedelo, sem nenhuma anormalidade nem nenhuma obra nova executada, tendo sido apenas realizados os estudos topo-hidrográficos do porto e canal de acesso, pelo Departamento.

No Estado do Rio Grande do Norte, prosseguiu diretamente pelo Departamento de Portos a exploração comercial do porto de Natal.

Nesse porto mais 200 metros de cais iniciados em 1939 encontram-se quase concluídos, e já se encontra autorizada a reconstrução do atual.

Em Maxaranguapé foram fixadas dunas em grande área, em Macau foi construída uma barragem com o respectivo dique de ligação e grande parte de uma outra, para facilitar o acesso das embarcações que transportam o sal para os navios. Em Cunhaú foi desobstruída a sua barra com a derrocagem de pedras que se encontravam no seu canal, prosseguindo nele as obras fixas de espigões e as de fixação de dunas.

Foram iniciados os trabalhos de abertura da barra do Camurupim para o restabelecimento do desaguadouro da Lagoa Papari.

Estudos foram realizados no rio Cunhaú e nos vales dos rios Catú e Santo Alberto, bem como das lagoas Capeba e Guaraira, essas últimas no Município de Areias.

De uma draga de sucção e recalque para limpeza e desobstrução de rios foi, pelo Departamento, dotado o Rio Grande do Norte.

No Estado do Ceará, foi iniciado para o porto, na enseada de Mocuripe, o grande molhe de abrigo, reaparelhada a pedreira e construído um ramal férreo especial para o transporte da pedra necessária em grande volume. Para a construção do eais propriamente dito, acham-se fundidos todos os tubulões em concreto armado para a sua fundação. Para a execução do molhe quebra-mar foi reconstituído nesta Capital, nos estaleiros Guanabara e pela firma contratante, a Companhia Civilhidro, um dos grandes "titans", que se encontrava no Rio Grande do Sul e para ali transportado e montado, acha-se em pleno funcionamento. Esse porto é de concessão ao Estado do Ceará, que executa as obras exclusivamente com o auxílio pecuniário fornecido pelo Governo Federal e sobre fiscalização do Departamento. Prosseguem as fixações de dunas à montante de Mocuripe e bem assim nos portos de Camocim, Aracati e Barra do rio Ceará.

No Estado do Maranhão, após os estudos necessários, foi organizado o projeto e orçamento para a construção de um porto em Itaú e a sua ligação por estrada de rodagem e ponte a São Luiz.

Em São Luiz, prosseguem os estudos sistemáticos do seu canal de acesso e bacia de evolução.

O serviço de limpeza e desobstrução do rio Mearim prossegue com intensidade, com o aparelhamento apropriado adquirido pelo Departamento, já com grandes benefícios à navegação que ali se executa.

Terminados os trabalhos desse rio vão ser atacados os dos rios Pindaré e Itapicuru.

Foi continuada a fixação de dunas em São Luiz e Tutóia.

No Estado do Piauí, prosseguiram as obras de melhoramento do canal de São José e as de fixação de dunas em Amarração. Uma draga de alcatruzes foi adquirida e encontra-se já em funcionamento para a melhoria do rio Parnaíba, onde uma Comissão Especial procede desde outubro aos estudos necessários para a execução de um projeto de melhoramentos definitivos.

No Estado do Pará, continua o Departamento a execução das obras de limpeza e desobstrução dos rios da Ilha de Marajó. afim de melhorar as condições desse grande campo de eriação, já se encontrando terminados os do rio Arari e em andamento os do rio Tartaruga.

Com as obras acima enumeradas, levadas a efeito diretamente pelo Governo, foi despendida, por verba orçamentária e crédito suplementar, a importância de 21.000:000\$000.

Quanto à navegação, continuou o Departamento a exercer a sua fiscalização sobre as companhias que gozam de auxílio directos ou indirectos do Governo e a prestar o seu concurso ao Governo com os vários estudos que tem apresentado sobre a reorganização da Marinha Mercante, favores a cabotagem, regulamentação do serviço de estiva, melhoria dos salários dos marítimos e muitos outros, cumprindo assim a função que lhe é dada nessa parte, pelo seu Regulamento.

Após a exposição sobre vários assuntos gerais que faço nas linhas a seguir, encontrará V. Exa. adiante, em capítulos especiais e separadamente em cada Estado, os detalhes dos vários serviços, em rápido resumo acima enumerados.

APRECIACÃO SOBRE AS LEIS PROMULGADAS EM 1940 INTERESSANDO A PORTOS E NAVEGAÇÃO

DECRETO-LEI N. 2.032, DE 23 DE FEVEREIRO

Revê a Legislação referente ao serviço de estiva e sua fiscalização nos Portos Nacionais, e dá outras providências.

Conforme tive ensejo de expor à V. Exa. em meu relatório do exercício de 1939, a regulamentação do serviço de estiva estudada por uma Comissão Interministerial de que fiz parte com o meu ilustre colega Eng. Fernando Viriato de Miranda Carvalho, foi convertida em lei, pelo decreto-lei n. 2.032, de 23 de fevereiro de 1940, em substituição ao anterior de n. 1.371, de 23 de junho de 1939.

Estudadas pela referida Comissão e aprovadas as tabelas de salários e de taxas para o serviço por tonelagem, entrou o decreto-lei n. 2.032 em pleno vigor.

A aplicação das normas contidas nesse decreto-lei aos serviços de estiva do país trouxe apreciável economia de tempo na estada dos navios nos portos, para embarque e desembarque de mercadorias.

De modo geral, a nova lei satisfaz tanto aos armadores como aos operários estivadores.

De começo, como era de esperar, surgiram dúvidas numerosas sobre a maneira de aplicar a lei e para solucioná-las o Sr. Ministro do Trabalho constituiu uma comissão especial para solucionar tais dúvidas, composta de um representante do Ministério do Trabalho, o Sr. Enio Lepage, um do Ministério da Viação, Eng. Fernando Viriato de Miranda Carvalho, um dos Armadores Nacionais, o Sr. Antonio Ferraz e um dos operários Estivadores, o Sr. Miguel Ribeiro.

A comissão vem funcionando sob a presidência do representante do Ministério da Viação e, no decurso do ano de 1940, relatou 55 processos diversos, emitindo pareceres que orientaram as partes em litígio, em boa compreensão dos dispositivos legais e na correta aplicação das tabelas de taxa para remunerar o serviço de estiva.

Todos os pareceres mereceram aprovação do Sr. Ministro do Trabalho e acatamento das Delegacias do Trabalho Marítimo, das partes interessadas, não tendo nenhum deles constituído objeto de recurso ou reclamação.

Baseada nos ensinamentos da prática, a Comissão está procedendo à revisão das tabelas de taxa aprovadas para submetê-las, oportunamente, à aprovação do Governo.

DECRETO-LEI N. 2.360, DE 3 DE JULHO

Completa, a respeito de navios mercantes dos países beligerantes, as regras de neutralidade do Brasil!

Incorpora esse decreto-lei ao de n. 1.561, de 2 de setembro de 1939, várias regras a adotar sobre os navios mercantes de bandeira beligerante quando refugiados em portos brasileiros.

Por uma dessas regras ficaram tais navios isentos de direitos e taxas portuárias.

DECRETO-LEI N. 2.490, DE 27 DE AGOSTO

Estabelece novas normas para o aforamento de terrenos de Marinha, e dá outras providências.

Ao tomar conhecimento desse decreto, dirigí a V. Exa. o ofício G-162, de 28 do mesmo mês de agosto, solicitando a intervenção de V. Exa. no sentido do mesmo decreto sofrer algumas modificações que me pareceram necessárias para sua maior clareza e eficiência.

Sei que V. Exa. tomou na devida consideração o meu apelo, dirigindo-se ao ilustre titular do Ministério da Fazenda, não tendo sido até agora atendidas as ponderações nele contidas.

Essas ponderações disseram respeito aos arts. 2.º, § 3.º, 3.º § 2.º, 4.º, 5.º b, do mesmo decreto, para os quais ofereci redações mais precisas.

DECRETO-LEI N. 2538, DE 27 DE AGOSTO

Dispõe sobre a navegação entre portos e aeroportos nacionais

A economia dos transportes por água exigia, de longa data, que se reduzissem, ao mínimo, as despesas em dinheiro e em tempo, nas numerosas escalas, para, diminuindo o custo da navegação, obter fretes de ordem a não prejudicar o intercâmbio nacional.

Esse imperativo tão curial, em face da nossa realidade geográfica, vinha sendo contrariado por exigências desnecessárias, de re-

partições federais e estaduais, que oneravam a escala dos navios em tempo e em dinheiro, representando um sério prejuízo para os armadores, para o comércio e para o público.

Tais exigências com visitas e formalidades excessivas, desnecessárias, que o recente decreto vem de abolir, eram impostas pelas repartições de alfândega, saúde, polícia, capitania e pelos Estados com a obrigação por estes de guias de exportação e fiscalização policial a bordo, para desembarço do navio.

A grande maioria das cidades marítimas brasileiras já possui intercomunicação ferro e rodoviária, por onde as mercadorias e os passageiros circulam com mais liberdade do que os transportados por água.

Essa disparidade tornava inócuo o rigor usado na fiscalização da navegação, de vez que a tendência dos infratores e dos delinquentes é a de procurar, muito naturalmente, o caminho mais fácil da via terrestre.

Dentre esses fatores artificiais, do encarecimento dos transportes aquáticos, convém também assinalar as exigências impostas para os navios operarem e o número de tripulantes em excesso, para o serviço de bordo, alguns até sem funções contínuas, como acontece com os conferentes de carga.

Dados oficiais constantes do processo organizado neste Departamento sobre a matéria em causa provam que as tripulações dos cargueiros brasileiros excedem de 50 e mais por cento às tripulações de navios da mesma classe e tonelagem das marinhas estrangeiras.

De 1919 a 1923, quando exerci os cargos de Inspetor Federal de Navegação e Diretor do Lloyd Brasileiro, tive ensejo, em meus relatórios anuais, de solicitar do Governo a supressão dos onus que pesavam sobre a Marinha Mercante, resultantes de dispositivos de leis arcaicas, cuja aplicação nenhuma vantagem traziam ao serviço.

S. Exa. o Sr. Presidente da República, com a sua alta visão patriótica, tomando conhecimento de uma informação dada por este Departamento, encaminhada por uma exposição de motivos de V. Exa., resolveu, imediatamente, instituir uma Comissão, no Ministério da Justiça, com representantes dos vários Ministérios interessados, tendo tido a honra dela fazer parte, como representante do Ministério da Viação e Obras Públicas, assistido pelo meu ilustre colega Fernando Viriato de Miranda Carvalho, que desde 1933 comigo colabora em estudos sobre a nossa Marinha Mercante.

A correção dos males acima apontados foi, assim, estudada por essa Comissão interministerial, constituída em fevereiro do corrente ano, a qual elaborou um ante-projeto que submeteu à consideração do Governo.

O trabalho apresentado pela Comissão foi calcado sobre um outro que fora estudado em 1931, por uma comissão também interministerial, e reproduzido em um estudo feito por este Departamento em janeiro de 1934, sobre a reorganização da Marinha Mercante e como

parte dessa reorganização, o qual, submetido então ao Congresso Nacional, ali permaneceu até o seu fechamento, com vários projetos apresentados com orientações diversas e sem solução definitiva.

Estudado por S. Exa. o Sr. Presidente da República o ante-projeto apresentado pela Comissão a que referi, instituída no Ministério da Justiça, resolveu convertê-lo em lei, conforme o decreto-lei n.º 2.538, de 28 de agosto, consubstanciando assim as medidas mais urgentes para aliviar a navegação de cabotagem dos onus supra referidos.

Os benefícios que advirão com a execução integral desse decreto ora baixado pelo Governo Federal são multiplos, quer para a Marinha Mercante Brasileira, quer para a economia nacional, quer para o próprio Governo Federal e também para a laboriosa classe dos marítimos.

A extinção das visitas permanentes da polícia, saúde e alfândega representa medida salutar para a navegação, pois traz uma economia de tempo consideravel, que era perdido, em todos os portos, para que fossem levados a efeito, pois, somente depois delas era possível a atracação dos vapores e desembarço dos passageiros e cargas, visitas essas que nenhuma finalidade prática apresentavam. Por outro lado, a modificação das exigências impostas pelas capitánias vem ainda mais reduzir ao mínimo a estadia dos navios nos vários portos de escala.

Pelo decreto, foram substituídas essas anacrônicas visitas e exigências por medidas mais inteligentes e mais produtivas em defesa do interesse público.

Só com a proibição da cobrança de qualquer gratificação para fiscalização exercida pelas autoridades da polícia, alfândega e saúde e das autoridades estaduais, lucra o comércio com a extinção da taxa de 1\$0 por tonelada que é cobrada nos conhecimentos de embarque para atender a essas despesas, o que representa uma economia de cerca de 3.000:000\$0, por ano.

O Governo Federal deixa de executar um serviço de fiscalização inexpressivo e dispersivo, passando a controlar o movimento dos vapores no tocante a passageiros e cargas, de modo mais simples e eficaz.

Evita que os seus funcionários recebam diretamente as gratificações regulamentares dos interessados, o que é vedado pelo estatuto dos funcionários públicos. Não são, porem, prejudicados esses servidores do Estado, pois aqueles que trabalharem fora das horas comuns terão a gratificação paga pelos cofres públicos.

Acarreta indiretamente a extinção das visitas uma grande economia para o Governo com a redução consideravel das despesas de combustível e lubrificantes para as embarcações utilizadas nas aludidas visitas, e empregadas na navegação pelas suas companhias oficiais.

Os armadores, por sua vez, teem, com as várias medidas consubstanciadas no decreto, todas as facilidades para operarem nos portos

com estadia reduzida ao mínimo, o que representa grande diminuição nas despesas de custeio.

Os marítimos, por sua vez, ficaram amparados com razão, no aumento equitativo de salário, que vinham pleiteando como reconheceu S. Exa. o Sr. Presidente da República em despacho proferido no mesmo dia da assinatura desse decreto.

Trata-se, assim, de uma providência posta em vigor pelo decreto-lei n.º 2.538, de 28 de agosto, ficando com ela vencida uma das etapas da reorganização da Marinha Mercante Nacional.

O AUMENTO DOS SALÁRIOS MARÍTIMOS

Na mesma data da assinatura do decreto-lei n.º 2.538, acima referido, determinou S. Exa. o Sr. Presidente da República ao Ministério que V. Exa. sabiamente dirige que, com brevidade pelo órgão competente, fosse promovido um entendimento entre empregados e empregadores, do qual resultasse a melhoria dos ordenados daqueles, vistos os entraves a esse resultado não mais existirem em virtude das providências consubstanciadas no decreto-lei n. 2.538, eliminando exigências e onus sobre a circulação dos navios entre portos nacionais e assim reduzindo consideravelmente as despesas dos armadores e lhes permitindo, portanto, a melhoria dos salários do pessoal marítimo.

Por V. Exa. foi escolhido este Departamento para resolver o assunto, o qual, por seu Diretor, após audiência das duas partes interessadas, apresentou o relatório seguinte, que, não sendo obra perfeita, devido a base tomada, a tabela em vigor aprovada em 1935, e a urgência recomendada, resolveu, no momento, a justa aspiração dos marítimos.

Relatório sobre o aumento de salários dos marítimos

Por ofício 123-40, de 21 de agosto último, dirigido ao Sr. Presidente da República, a Federação Nacional dos Marítimos pede que S. Exa. promova o aumento de salário da classe, solicitado, em memorial apresentado em 1939, ao Sr. Ministro do Trabalho.

Nesse memorial, a Federação resume o seu pedido, no seguinte:

- 1.º — Desejamos um aumento de 30 % (trinta por cento) sobre os salários atuais, dos marítimos de todo Brasil, bem como das classes anexas (empregados de escritórios, armazens, trapiches, etc.) do Lloyd Brasileiro — Patrimônio Nacional;
- 2.º — Desejamos um aumento de 40 % (quarenta por cento) sobre os salários atuais das classes anexas (empregados de escritórios, armazens, trapiches, etc.) das empresas e agências de navegação particulares, bem como de armadores;
- 3.º — Desejamos que seja dada uma gratificação de 30 % (trinta por cento) sobre os salários dos tripulantes dos navios que transportam exclusivamente inflamáveis; e 20 % (vinte por

cento) aos dos navios que eventualmente fazem esse mesmo transporte.

Explica a menor percentagem para os empregados do Lloyd Brasileiro — Patrimônio Nacional — o fato de ser a única empresa de navegação que tem procurado compensar, embora insuficientemente, a remuneração dos seus servidores”.

O supra citado offício 123-40 mereceu do Sr. Presidente da República o seguinte despacho:

“Ao Ministério da Viação para promover, com brevidade, por intermédio do órgão competente, ouvida também a Conferência da Navegação de Cabotagem, um entendimento entre empregados e empregadores navais, do qual resulte a melhoria dos ordenados daqueles. Os entraves opostos a esse resultado já não existem. O decreto-lei n.º 2.538, hoje baixado, eliminando exigências e onus sobre a circulação de navios entre portos nacionais, reduz consideravelmente as despesas dos armadores e lhes permite melhorar o salário dos marítimos. Em 27-8-1940.

a) G. VARGAS”

Determinando o Sr. Ministro da Viação a este Departamento desse cumprimento a este despacho, convidei a Conferência Nacional de Cabotagem e a Federação Nacional dos Marítimos a mandarem representantes com plenos poderes a uma reunião, que se realizou a 9 do corrente, e à qual se seguiram duas outras, para estudar e propor o aumento pleiteado.

Na 1.ª reunião, o representante da Conferência de Navegação de Cabotagem, Sr. Almirante Graça Aranha, declarou que os armadores se dispunham a conceder o aumento de 10 % sobre os salários em vigor e o representante da Federação dos Marítimos insistiu no pedido de majoração já dirigido ao Sr. Ministro do Trabalho modificado na parte e no quanto que se refere ao Lloyd Brasileiro, de vez que o mesmo já fizera recente aumento de salários aos seus empregados, correspondente a 10 %.

A vista disso solicitei aos dois representantes das classes interessadas que refletissem sobre as propostas que haviam feito, afim de que pudesse chegar a uma solução conciliatória e pedi ao representante da Conferência de Navegação que, ouvidos os armadores, fornecesse os seguintes elementos, necessários ao exame do assunto:

1.º, estimativa da economia provável que fariam os armadores com as facilidades concedidas pelo decreto n. 2.538-40;

2.º, estimativa da receita recuperada com a supressão das bonificações, pelo recente contrato da Conferência de Navegação de Cabotagem.

Na reunião de 19 do corrente, o representante dos armadores apresentou as respostas individuais de 12 armadores, que se acham resumidos no quadro anexo n. 1 e vão juntas por cópia.

Por ele se verifica, que os itens 1.º e 2.º acima formulados não tiveram respostas cabais, da parte da maioria dos armadores e que, dos 12 armadores que se pronunciaram, 4 não indicaram o *quantum* do aumento, 7 opinaram pelo aumento de 10 % sobre os salários vigentes e 1, o Lloyd Brasileiro propôs o aumento de 20 % sobre os salários atualmente em vigor e recentemente já majorados de 10 % nesse Lloyd, sob a forma de gratificação.

Tomando conhecimento do pronunciamento dos armadores, o representante da Federação dos Marítimos declarou que aceitava o aumento de 20 %, tal como fora proposto pelo Lloyd Brasileiro.

Tendo em vista o que precede, passo a prestar minha informação a V. Exa.

O aumento de salário, no caso vertente, deve se proceder sem repercussão direta sobre os fretes e dentro das economias que os dispositivos benéficos do decreto n. 2.538 de 40 trarão aos armadores, como aliás determinou o Sr. Presidente da República, em seu despacho acima transcrito.

As economias em apreço existem, indubitavelmente, mas revertem parte para os armadores e parte para o comércio, de vez que este pagava a aqueles uma taxa accessória para custear as gratificações derogadas pelo decreto n. 2.538 de 40, taxa essa agora suprimida.

As economias que aproveitam aos armadores não podem ser calculadas imediatamente, com precisão, e os subsídios enviados pelos interessados constantes da coluna 2, do quadro anexo n.º 1 são em geral pouco completos. Somente com a observação, por algum tempo, de aplicação do decreto, poder-se-á chegar a um cálculo mais preciso.

Entretanto, tendo em vista o número de viagens das diversas empresas e o dispêndio demonstrado pela Companhia Costeira na carta anexa, estimo a economia global anual, das cinco grandes empresas de navegação, que juntas representam cerca de 90 % de cabotagem, em cerca de seis mil contos.

Esta será a soma com que se poderá contar, para custear o aumento de salário dos marítimos, nos precisos termos do despacho do Sr. Presidente da República.

Sendo de 191.910:000\$0 o montante total dos salários das cinco grandes empresas de navegação, conclue-se que as economias estimadas dão margem a um aumento de salários de cerca de 6%.

Consta, porem, do demonstrativo anexo ao despacho do Sr. Presidente da República que a receita que os armadores recuperarão em consequência do *pool* ou rateio de fretes recentemente acordado na Conferência de Navegação de Cabotagem é de 15.600:000\$0, valor que é confirmado pela carta do Lloyd Brasileiro, de 19 do corrente, anexa ao presente.

Esta receita recuperavel poderá ser desfalecada, em parte, pela concorrência que já estão sofrendo as grandes empresas, da parte dos pequenos armadores que não entraram para o *pool*; não obstante, é ainda certa a vantagem auferida pelos signatários do *pool*.

Os proventos auferidos pelos armadores com a assinatura do *pool*, equivalem, praticamente, a um aumento de fretes para o comércio, de vez que este se beneficiava das bonificações recebidas dos armadores; não obstante, se o Governo determinar, poderá se aproveitar parte dos referidos proventos, para auxiliar a melhoria dos salários dos marítimos.

Dois armadores e tambem o Sr. Diretor do Lloyd Brasileiro apontam a falta de equidade existente entre os salários dos officiaes de máquinas e de convés e opinam pelo reajustamento dos salários dos primeiros, antes que se calcule a majoração geral dos salários.

No anexo 2, figura o quadro de salários dos marítimos aprovado em 1935, e, no anexo 3, o mesmo quadro com os salários dos officiaes de máquinas convenientemente reajustados.

Tendo em vista o que procede, vê-se que o aumento de salários poderá ser de cerca de 6%, nos precisos termos do despacho do Sr. Presidente da República ou de até 15%, se se admitir que uma parte dos proventos auferidos pelos armadores com a supressão das bonificações ao comércio se destine a eustear a melhoria dos salários dos marítimos.

Para que o aumento de salário não se torne somente um onus para a Marinha Mercante, cabe por em prática o que dispõem os arts. 16 e 17 do decreto n. 2.538 de 40, relativamente à redução das tripulações ao que for estritamente necessário para o trabalho de bordo.

Assim, convem que as Capitánias dos Portos, por uma recomendação expressa do Governo, reduzam as tripulações dos navios nacionais pela forma estabelecida no decreto n. 2.538 de 1940.

Dessa redução não deverá resultar, porem, a dispensa dos tripulantes atingidos, mas, apenas, a faculdade para o armador de transferir-los para postos, que ferem vagando, cessando-se a admissão de pessoal novo, até que se efetive a redução de tripulação estabelecida, em princípio, desde logo.

Quanto procede, refere-se à navegação de cabotagem dos armadores filiados à Conferência de Navegação, que praticamente representam a totalidade dessa navegação.

A Federação dos Marítimos pleiteia, porem, uma majoração de salários para os tripulantes das embarcações de navegação de pequena cabotagem, interior e interna dos portos de todo o país, hem como das classes anexas (empregados de escritório, armazens, trapeches, etc.).

Essa navegação não estava, praticamente, sujeita aos onus derrogados pelo decreto n. 2.538 de 40 e nem os armadores respectivos auferirão lucros com o *pool*, recentemente assinado.

Nessas condições, se o aumento se estender a toda a espécie de navegação, o aumento de salários acima indicado dos que não trabalham na grande cabotagem terão de ser custeados ou pelas possibilidades da receita atual ou, o que é mais provável, por um aumento de fretes, com a repercussão inevitável sobre o custo da vida.

A majoração de 30% nos salários dos tripulantes dos navios que transportam inflamáveis, eventualmente, não me parece razoável. Concedo com o aumento de 20% nos salários dos tripulantes de navios que transportam, exclusivamente, inflamáveis.

Concluindo, sou de parecer:

- 1.º, que, tendo em vista o lucro obtido com o decreto n. 2.538 de 40, e com parte do resultante da supressão das bonificações dadas pelos armadores, se conceda aos marítimos das empresas de grande cabotagem, incluídos os das classes anexas de estaleiros, de escritórios, armazens e trapiches, o aumento de 15% sobre os salários constantes do quadro n. 3, os quais, arrendondados para maior, passam a constituir o quadro n. 4, e sobre os outros salários vigentes, embora não constantes do referido quadro;
- 2.º, que, sobre os salários aumentados pela forma anterior, se pague uma gratificação de 20% aos tripulantes de navios empregados, exclusivamente, no transporte de inflamáveis, como gasolina, querosene e similares;
- 3.º, que se aumente de 10% os salários atualmente em vigor, para os tripulantes das embarcações de pequena cabotagem, navegação interior e interna dos portos e demais empregados de estaleiros e dos escritórios, armazens e trapiches dos armadores das embarcações em eausa;
- 4.º, que se faculte, ao Lloyd Brasileiro, manter apenas a gratificação atribuída aos Comandantes dos seus navios e às tripulações que viajam para zona de guerra;
- 5.º, que o Governo determine, expressamente, às Capitánias dos Portos, procedam à revisão de todas as tripulações dos navios mercantes nacionais, reduzindo-as pela forma estabelecida no decreto número 2.538 de 40;
- 6.º, que os tripulantes atingidos pela redução permaneçam ao serviço dos armadores e sejam aproveitados para preencher as vagas que forem se verificando.

Em 27 de setembro de 1940. — a) *Frederico Cesar Burlamaqui*.

Submetido à consideração de V. Exa. esse relatório, obteve aceitação imediata e, encaminhado por V. Exa. ao Exmo. Sr. Presidente

da República, de S. Exa. recebeu aprovação, conforme despacho seguinte publicado no *Diário Oficial*, de 41 de outubro de 1940.

“No 124 G/M — Exmo. Sr. Presidente da República —
I. Em cumprimento ao despacho de V. Exa. de 27 de agosto último, exarado no processo n. 20.371, determinei ao Departamento Nacional de Portos e Navegação que promovesse, com audiência da Conferência de Navegação de Cabotagem, o entendimento recomendado por V. Exa. entre empregados e empregadores navais, do qual resultasse a melhoria dos ordenados dos primeiros.

II. Ultimado esse entendimento, de que participam os órgãos interessados no caso, tenho a honra de submeter à consideração de V. Exa. o relatório dos trabalhos em apreço, e o parecer, com o qual estou inteiramente de acordo, emitido pelo diretor do aludido Departamento.

Rio de Janeiro, 4 de outubro de 1940.

João de Mendonça Lima

Aprovado. Em 4-10-40. — G. VARGAS”.

RESUMO DAS RESPOSTAS ENVIADAS PELOS ARMADORES

QUADRO N. 1

ARMADORES NACIONAIS	Economias decorrentes do decreto n. 2538, anualmente	Economia resultante da supressão de bonificações	Aumento de salários para uma justa conciliação	OBSERVAÇÕES
Lloyd Brasileiro.....	900 a 1.000.000\$000	—	20%	O aumento será feito sobre os salários já majorados ultimamente, e não estinguirá as gratificações vigentes.
Comp. Carbonifera Riograndense.....	deficit de 76.000\$000	600.000\$000	10%	Acha razoavel que o aumento preceda um reajustamento dos saláridos dos officiaes de máquinass aos de convés.
Comp. Comércio e Navegação.....	deficit de 120.000\$000	900.000\$000	10%	Acha preferivel o reajustamento dos saláridos para contemplar mais o pessoal de máquina.
Lloyd Nacional.....	600.000\$000	—	—	Acha que as vantagens auferidas, ultimo anno dão margem para custear o aumento de saláridos.
Comp. Nacional de Navegação Costeira.....	não pode estimar seguramente	—	—	Deixa o assunto ao critério do Governo.
A. Camara & Cia.....	75.000\$000	—	10%	
José Fernandes.....	—	—	—	
Comp. de Navegação Shell Mex do Brasil.....	1 % (não diz de que)	—	—	Paga 30 % de aumento aos tripulantes de navios de inflamaveis.
Empresa Internacional de Transportes.....	20 a 25.000\$000	60.000\$000	10%	
Empresa de Navegação Vitória.....	4.320\$000	—	10%	
Berranger e Cia.....	6 % sobre os saláridos	10% sobre os fretes	10%	Julga indispensavel um aumento de 15% nos fretes.
Herm. Stolza & Cia.....	19.000\$000	—	10%	

QUADRO II

TABELAS DE SOLDADAS

Em vigor desde 1.º de janeiro de 1935

A presente tabela refere-se somente aos marítimos empregados das Companhias de Navegação que tem sede na Capital Federal.

COMANDANTES	{	1.ª classe	2:000\$0
		2.ª classe	1:600\$0
1.ºs MAQUINISTAS	{	1.ª classe	1:500\$0
		2.ª classe	1:250\$0
IMEDIATOS	{	1.ª classe	1:400\$0
1.ºs COMISSÁRIOS		2.ª classe	1:200\$0
2.ºs MAQUINISTAS		Classe Única	1:000\$0
1.ºs PILOTOS	{		
1.ºs RÁDIOS		Classe Única	900\$0
2.ºs PILOTOS	{		
2.ºs RÁDIOS			
2.ºs COMISSÁRIOS		Classe Única	700\$0
3.ºs MAQUINISTAS	{		
CONFERENTES			
PRATICANTES - PILOTOS. . .	{		
PRATICANTES - MAQUINISTAS		Classe Única	150\$0
PRATICANTES - COMISSÁRIOS			
1.ºs MOTORISTAS — "YACHTS" ATÉ 400 TONELADAS.			750\$0
2.ºs MOTORISTAS — "YACHTS" ATÉ 400 TONELADAS.			600\$0
3.ºs MOTORISTAS — "YACHTS" ATÉ 400 TONELADAS.			500\$0
1.ºs MOTORISTAS — "YACHTS" ATÉ 100 TONELADAS.			600\$0
2.ºs MOTORISTAS — "YACHTS" ATÉ 100 TONELADAS.			500\$0
CONTRA - MESTRE			600\$0
CARPINTEIROS			550\$0
1.ºs COZINHEIROS			550\$0
CABOS CALDEIRINHAS			450\$0
CABOS (várias especialidades			430\$0

PADREIROS	}	420\$0
CONFEITEIROS			
2. ^{os} COZINHEIROS			
MARINHEIROS	}	400\$0
1. ^{os} PAIOLEIROS			
1. ^{os} COPEIROS			
3. ^{os} COZINHEIROS			
BOTEQUINHEIROS			
FOGUISTAS	}	350\$0
CARVOEIROS			
MOÇOS	}	320\$0
TAIFEIROS			

Notas : — 1. Para os navios moltores haverá uma gratificação de :

CHEFE DE MÁQUINAS	300\$0
2. ^{os} MAQUINISTAS	200\$0
3. ^{os} MAQUINISTAS	100\$0

2. Os cabos paioleiros e foguistas, fiéis, terão mais uma gratificação, a critério da companhia.

3. Os 2.^{os} cozinheiros de paquetes serão chefes de cozinha dos cargueiros.

4. A classe compreende-se *individual* e a etapa única.

TRÁFEGO DO PORTO

Rebocadores a vapor, com *dois* maquinistas

MESTRE ARRAIS	750\$0
1. ^o MAQUINISTA	750\$0
2. ^o MAQUINISTA	700\$0

Rebocadores e lanchas a vapor com *um* maquinista

MESTRE ARRAIS	700\$0
MAQUINISTA	700\$0

Catracas e lanchas a motor

ARRAIAS	600\$0
MOTORISTA	600\$0
CABO FOGUISTA	130\$0
FOGUISTA	100\$0
MARINHEIRO	100\$0

CARVOEIRO	350\$0
MOÇO	320\$0
REMADOR	320\$0

Nota : — As soldadas para o tráfego do porto serão acrescentadas as etapas que vencem respectivamente de barra a fora as ditas classes.

Serão mantidas as oito horas de trabalho.

OPERÁRIOS DOS DIQUES E OFICINAS

Diárias

OPERÁRIO DE 1. ^a classe	20\$0
OPERÁRIO DE 2. ^a classe	19\$0
OPERÁRIO DE 3. ^a classe	17\$0
MANEBOS DE 1. ^a classe	14\$0
MANEBOS DE 2. ^a classe	12\$0
MANEBOS DE 3. ^a classe	11\$0
AJUDANTES DE 1. ^a classe	14\$0
AJUDANTES DE 2. ^a classe	13\$0
AJUDANTES DE 3. ^a classe	12\$0

Diárias

APRENDIZES DE 1. ^a classe	10\$0
APRENDIZES DE 2. ^a classe	8\$0
APRENDIZES DE 3. ^a classe	7\$0

TRABALHADORES DE DIQUES

Diárias

BALIZADORES	17\$0
SERVIÇO GERAL DE 1. ^a classe	14\$0
SERVIÇO GERAL DE 2. ^a classe	13\$0
SERVIÇO GERAL DE 3. ^a classe	12\$0

TRABALHADORES DE CARVÃO MINERAL DE NITERÓI
(*Carvoeiros que servem exclusivamente no Lloyd Brasileiro*)

Diárias

ENCARREGADO	16\$0
CARVOEIRO	13\$0

O serviço ao domingo e à noite será pago ao primeiro 24\$0 e ao segundo 19\$5.

Observação — Não haverá prejuizo de ordem moral ou material para os empregados das empresas de navegação que se achavam em greve.

Rio de Janeiro, 4 de janeiro de 1935.

QUADRO III

TABELA DE SOLDADAS

(Inclue o reajustamento dos salários dos oficiais de máquinas)

COMANDANTES	{ 1. ^a classe	2:000\$0
	{ 2. ^a classe	1:600\$0
1. ^{os} MAQUINISTAS	{ 1. ^a classe	1:650\$0
	{ 2. ^a classe	1:350\$0
IMEDIATOS	{ 1. ^a classe	1:400\$0
1. ^{os} COMISSÁRIOS	{ 2. ^a classe	1:200\$0
2. ^{os} MAQUINISTAS	{ 1. ^a classe	1:100\$0
	{ 2. ^a classe	1:050\$0
3. ^{os} MAQUINISTAS	Classe Única	770\$0
1. ^{os} PILOTOS	{	
1. ^{os} RÁDIOS	{ Classe Única	900\$0
2. ^{os} PILOTOS	{	
2. ^{os} RÁDIOS	{	
2. ^{os} COMISSÁRIOS	{ Classe Única	700\$0
CONFERENTES	{	
PRATICANTES - PILOTOS	{	
PRATICANTES - MAQUINISTAS	{ Classe Única	150\$0
PRATICANTES - COMISSÁRIOS	{	
1. ^{os} MOTORISTAS — “YACHTS” ATÉ 400 TONELADAS.		750\$0
2. ^{os} MOTORISTAS — “YACHTS” ATÉ 400 TONELADAS.		600\$0
3. ^{os} MOTORISTAS — “YACHTS” ATÉ 400 TONELADAS.		500\$0
1. ^{os} MOTORISTAS — “YACHTS” ATÉ 100 TONELADAS.		600\$0
2. ^{os} MOTORISTAS — “YACHTS” ATÉ 100 TONELADAS.		500\$0
CONTRA - MESTRE		600\$0
CARPINTEIROS		550\$0
1. ^{os} COZINHEIROS		550\$0
CABOS CALDEIRINHAS		450\$0

CABOS (várias especialidades)	430\$0		
PADEIROS	}		
CONFEITEIROS		}	
2.os COZINHEIROS	420\$0		
MARINHEIROS	}		
1.os PAIOLEIROS		}	
1.os COPEIROS			}
3.os COZINHEIROS			
BOTEQUINEIROS	}		
FOGUISTAS		400\$0	
CARVOEIROS	350\$0		
MÓÇOS	}		
TAIFEIROS		}	
	320\$0		

Notas : 1. Para os navios motores haverá uma gratificação de :

CHEFE DE MAQUINAS	200\$0
2.os MAQUINISTAS	150\$0
3.os MAQUINISTAS	50\$0

2. Os cabos paioleiros e foguistas, fiéis, terão mais uma gratificação, a critério da companhia.
3. Os 2.os cozinheiros de paquetes serão chefes de cozinha dos cargueiros.
4. A classe compreende-se *individual* e a etapa única.

TABELA DE SOLDADAS

A vigorar a partir de 1.º de outubro de 1910

A presente tabela refere-se somente aos marítimos empregados das Companhias de Navegação que têm sede na Capital Federal.

COMANDANTES	}	1.ª classe	2:300\$0
		2.ª classe	1:850\$0
1.os MAQUINISTAS	}	1.ª classe	1:900\$0
		2.ª classe	1:550\$0

IMEDIATOS	{ 1. ^a classe	1:610\$0
1. ^{os} COMISSÁRIOS	{ 2. ^a classe	1:380\$0
2. ^{os} MAQUINISTAS	{ 1. ^a classe	1:270\$0
	{ 2. ^a classe	1:210\$0
3. ^{os} MAQUINISTAS	Classe Única	890\$0
1. ^{os} PILOTOS	{ Classe Única	1:040\$0
1. ^{os} RÁDIOS		
2. ^{os} PILOTOS	{ Classe Única	810\$0
2. ^{os} RÁDIOS		
2. ^{os} COMISSÁRIOS		
CONFERENTES		
PRATICANTES - PILOTOS	{ Classe Única	175\$0
PRATICANTES - MAQUINISTAS		
PRATICANTES - COMISSÁRIOS		
1. ^{os} MOTORISTAS — "YACHTS" ATÉ 400 TONELADAS.		865\$0
2. ^{os} MOTORISTAS — "YACHTS" ATÉ 400 TONELADAS.		690\$0
3. ^{os} MOTORISTAS — "YACHTS" ATÉ 400 TONELADAS.		575\$0
1. ^{os} MOTORISTAS — "YACHTS" ATÉ 100 TONELADAS.		699\$0
2. ^{os} MOTORISTAS — "YACHTS" ATÉ 100 TONELADAS.		575\$0
CONTRA MESTRES		699\$0
CARPINTEIROS		635\$0
1. ^{os} COZINHEIROS		635\$0
CABOS CALDEIRINHAS		520\$0
CABOS (várias especialidades)		495\$0
PADEIROS	{	485\$0
CONFEITEIROS		
2. ^{os} MARINHEIROS		
MARINHEIROS	{	460\$0
1. ^{os} PAIOLEIROS		
1. ^{os} COPEIROS		
3. ^{os} COZINHEIROS		
BOTEQUINEIROS		
FOGUISTAS		

CARVOEIROS	405\$0
MOÇOS	}
TAIFEIROS	

Notas: 1. Para os navios motores haverá uma gratificação de :

CHEFES DE MÁQUINAS	300\$0
2. ^{os} MAQUINISTAS	200\$0
3. ^{os} MAQUINISTAS	100\$0

2. Os cabos paioleiros e foguistas, fiéis, terão mais uma gratificação, a critério da companhia.
3. Os 2.^{os} cozinheiros de paquetes serão chefes de cozinha dos cargueiros.
4. A classe compreende-se *individual* e a etapa única.

TRÁFEGO DO PORTO

Rebocadores a vapor, com *dois* maquinistas

MESTRE ARRAIS	870\$0
1. ^o MAQUINISTA	870\$0
2. ^o MAQUINISTA	805\$0

Rebocadores e lanchas a vapor com *um* maquinista

MESTRE ARRAIS	805\$0
MAQUINISTA	805\$0

Catrainas e lanchas a motor

ARRAIS	690\$0
MOTORISTA	690\$0
CABO FOGUISTA	495\$0
FOGUISTA	460\$0
MARINHEIRO	460\$0
CARVOEIRO	405\$0
MOÇO	370\$0
REMADOR	370\$0

Nota — As soldadas para o tráfego do porto serão acrescentadas as etapas que vencem respectivamente de barra a fora as ditas classes.

Serão mantidas as oito horas de trabalho.

OPERÁRIOS DOS DIQUES E OFICINAS

Diárias

OPERÁRIO DE 1. ^a classe	23\$0
OPERÁRIO DE 2. ^a classe	22\$9
OPERÁRIO DE 3. ^a classe	19\$6
MANCEBOS DE 1. ^a classe	16\$1
MANCEBOS DE 2. ^a classe	13\$8
MANCEBOS DE 3. ^a classe	12\$7
AJUDANTES DE 1. ^a classe	16\$1
AJUDANTES DE 2. ^a classe	15\$0
AJUDANTES DE 3. ^a classe	13\$8

Diárias

APRENDIZES DE 1. ^a classe	11\$5
APRENDIZES DE 2. ^a classe	9\$2
APRENDIZES DE 3. ^a classe	8\$1

TRABALHADORES DE DIQUES

Diárias

BALIZADORES	19\$5
SERVIÇO GERAL DE 1. ^a classe	16\$1
SERVIÇO GERAL DE 2. ^a classe	15\$0
SERVIÇO GERAL DE 3. ^a classe	13\$8

Trabalhadores de carvão mineral de Niterói (carvoeiros que servem exclusivamente no Lloyd Brasileiro).

ENCARREGADO	18\$1
CARVOEIRO	15\$0

O serviço de Domingo à noite será pago ao primeiro 27\$6 e ao segundo, 22\$5.

DECRETO-LEI N. 2.615 — DE 21 DE SETEMBRO

Cria um imposto único federal sobre os combustíveis e lubrificantes minerais, importados e produzidos no país, regula sua distribuição e dá outras providências.

No que diz respeito aos portos, determinou esse decreto-lei, em seu § 3.º, do art. 3.º, a supressão da cobrança sobre as mercadorias nele mencionadas do imposto adicional de 10 % sobre os direitos de importação. Como consequência, os portos organizados que tinham essa renda apênhada aos seus contratos ficaram dela privados, o que trará, como consequência, o aumento das taxas portuárias para compensar a diminuição dessa receita.

DECRETO-LEI N. 2.649 — DE 24 DE SETEMBRO

Determina o recolhimento integral ao Tesouro Nacional do produto do imposto adicional de 10 % sobre os direitos de importação realmente devidos, e dá outras providências.

Visou esse decreto cumprir o que determina a lei na parte de organização do orçamento, nele inscrevendo toda a receita a arrecadar e a despesa a realizar dentro do exercício.

Essa despesa é a que diz respeito ao direito que tem vários concessionários de portos de receber o produto desse imposto arrecadado no porto, a respeito do qual esse decreto manda inscrever e entregar mensalmente a esses concessionários.

DECRETO-LEI N. 2.667 — DE 3 DE OUTUBRO

Dispõe sobre o melhor aproveitamento do carvão nacional.

Visa esse decreto ampliar o aproveitamento do carvão nacional, dotando a indústria carvoeira dos recursos necessários a melhorar os seus métodos de trabalho, e meios de transporte, de modo a oferecer ao consumo esse produto por um preço e qualidade atraentes. Para esse fim ficou o Governo autorizado a auxiliar as empresas nacionais de mineração de carvão pela forma que julgar mais conveniente, e bem assim a levar a efeito obras e instalações necessárias para facilitar e baratear o transporte.

Dentre essas obras dizem respeito a este Departamento as de dragagem dos baixios do rio Jacuí, no trecho que interessa o transporte do carvão, já aliás em parte executado no corrente ano, aparelhamento dos portos de embarque e desembarque, de modo a permitir maior rapidez e economia nessas operações, concluir as obras do porto de Laguna, aparelhar o porto de Imbituba, mediante concessão para a sua construção, e organizar uma frota apropriada ao transporte.

Como fonte de receita para levar a efeito esses empreendimentos, criou o mesmo decreto-lei as taxas de 10\$0 por tonelada de óleo combustível, a de 5\$0 por tonelada de carvão ambos em importação do estrangeiro e a de 2\$0 por tonelada de carvão nacional entregue ao consumo, podendo o Governo, com a garantia dessa renda, fazer operações de crédito até o máximo de 200.000:000\$000.

Sobre o porto de Laguna todas as providências foram tomadas, não só para conclusão das obras da barra, como também para as de acostagem, aparelhamento, estocagem, todas em andamento, com o pedido a V. Exa. do crédito para concluí-los por conta dos recursos a ela.

Sobre o porto de Imbituba acha-se em andamento a redação do contrato de concessão à Companhia Docas de Imbituba, na forma do despacho proferido por V. Exa. no requerimento dessa Companhia.

DECRETOS-LEIS NS. 2.675 E 2.768 — DE 4 DE OUTUBRO E DE
11 DE NOVEMBRO

*Suspende até ulterior deliberação alguns dos dispositivos do
decreto-lei n. 2.538*

Esses dispositivos são os que dizem respeito ao transporte de malas do correio para bordo e sobre o regime fiscal das embarcações que conduzirem sal com imposto de consumo a pagar.

DECRETO-LEI N. 2.784 — DE 20 DE NOVEMBRO

Dispõe sobre as empresas de navegação de cabotagem

Determina esse decreto que para a realização da navegação de cabotagem, observado o já disposto quanto aos comandantes e a tripulação, que sejam as embarcações de propriedade de brasileiros natos, ou que pertençam a sociedades constituídas no Brasil que tenham mais de metade do capital pertencente a brasileiros natos.

Determina mais que as ações de estrangeiros serão nominativas e preferenciais, as quais, dentro do limite acima citado, poderão ser subscritas ou adquiridas por brasileiros naturalizados e por estrangeiros em permanência legal no Brasil.

Estabelece ainda prescrições sobre transmissão de ações e que o funcionamento das sociedades a que se refere essa lei depende de autorização do Governo.

MARINHA MERCANTE NACIONAL

Conforme venho expondo a V. Exa. em vários relatórios de exercícios anteriores, a reorganização da marinha mercante nacional pode se incluir entre os assuntos fundamentais para a grandeza do Brasil.

País de vastíssima superfície territorial, com uma extensa fronteira marítima e dispondo de vasta rede fluvial que penetra fundo sertão a dentro e banha as regiões de fronteira, é evidente a importância econômica e política dos transportes por via d'água.

De longa data, este Departamento, cuja ação ainda é restrita às companhias que tem contrato com o Governo, vem focalizando, perante o mesmo Governo, a necessidade de uma reorganização da marinha mercante nacional para dar-se ao país os transportes regulares, rápidos e econômicos de que ele precisa para desenvolver cada vez mais o seu intercâmbio interno e internacional.

O estudo do Departamento de Portos chegou à minúcia de oferecer à consideração do Governo um projeto completo de unificação da marinha mercante.

Esse projeto não acabava com a liberdade de navegação das indústrias que carecem de navegação própria, mas obrigava a quantos exploram a indústria dos transportes aquáticos a se reunirem sob um organismo único para por termo à concorrência ruínosa traduzida pela guerra dos fretes, rebates, etc., que regulariza os transportes, que distribue as linhas de navegação segundo as necessidades do comércio, que fixa os fretes pelo custo real das despesas com a navegação e mais os juros razoáveis para financiar o capital dos armadores, etc.

Esse projeto, apresentado em 1934, pelo Departamento, a exame do Governo, por intermédio desse Ministério para a Unificação da Marinha Mercante, foi recebido por vários armadores como uma boa solução.

Enquanto não era resolvida e para evitar mal maior, as companhias de cabotagem, para defesa própria, organizaram uma Conferência de Navegação que ainda funciona e de que dou notícia adiante, vem prestando bons serviços, mas nunca poderá atingir as finalidades superiores que se impõem, para que a nação venha a ter os transportes exigidos para o seu desenvolvimento econômico.

Enquanto não é levada a efeito a reorganização por essa forma ou por outra que pelo Governo for julgada mais acertada e tendo entrado em vigor o decreto-lei n. 1.951, de 30 de dezembro de 1939, que dá à União competência privativa de explorar ou dar concessões, autorizações ou licenças para a exploração dos transportes marítimos fluviais e lacustres, mantendo, enquanto não for essa lei regulamentada, o regime até então reinante, de livre navegação, dirigí-me a V. Exa. pelos meus officios G-115 e 2.226, de 12 e 18 de junho, propondo a expedição da seguinte portaria estendendo as atribuições do Departamento a toda a navegação nacional:

“Portaria n.º, de de de 1940. — O Ministro de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas, em nome do Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil:

Atendendo à necessidade de regularizar e generalizar a fiscalização da União na navegação marítima, fluvial, interior e interna, na parte que compete ao Ministério da Viação e Obras Públicas, com fundamento no art. 3.º do decreto-lei n. 1.951, de 30 de dezembro de 1939,

Resolve:

I — De acordo com o art. 3.º do decreto-lei n. 1.951, de 30 de dezembro de 1939, fica subordinada à fiscalização do Ministério da Viação, por intermédio do Departamento Nacional de Portos e Navegação, a exploração comercial de toda a navegação mercante nacional, marítima, fluvial, interior e interna, a qual deverá obedecer às seguintes obrigações:

a) submeter à aprovação prévia o plano das disposições internas das respectivas embarcações quanto à acomodação e lotação das cargas e dos passageiros, nestas compreendidas as instalações complementares de conforto dos viajantes, bem como contra incêndio e naufrágio;

b) fornecer a relação completa da frota, inclusive reboadores, lanchas e embarcações auxiliares, com a indicação dos característicos que forem mencionados em modelos organizados pelo Departamento;

c) comunicar qualquer modificação na frota relacionada, em caso de retirada ou entrega de embarcação em serviço;

d) submeter à aprovação o programa do serviço da navegação, mencionando as embarcações, a espécie da navegação, os destinos e horários, bem assim as respectivas tabelas de aluguéis, fretes ou passagens para cada serviço;

e) fornecer uma relação completa das linhas de navegação mantidas, especificando número de viagens, portos de

escola e os percursos em milhas, comunicando ao Departamento qualquer modificação dessas linhas de navegação;

f) observar rigorosamente as disposições em vigor em relação a mereadorias inflamáveis e demais de transporte arriado;

g) apresentar, semestralmente, dentro de trinta dias, a relação das rendas produzidas e despesas de eusteio compreendidas as de administração, reparação e conservação efetuadas pela navegação, bem como cópia do balanço anual com indicação da data da publicação em jornal oficial;

h) remeter mensalmente os mapas estatísticos, de acordo com os modelos organizados pelo Departamento, dos vapores e linhas para cada viagem efetuada. Esses mapas serão relativos às viagens terminadas no mês anterior;

i) fornecer dados sobre despesas de conservação e reparação nos estaleiros, por navio e por ano, de acordo com os modelos organizados pelo Departamento;

j) dar, quando necessário, condução para bordo aos fizeais de navegação, mediante hora e tempo mareados;

k) respeitar a lotação de cada embarcação, quer quanto a carga, quer quanto a passageiros, com tolerância nestes, conforme admitirem acomodações complementares em cada caso, a juízo dos fizeais de navegação;

l) ter a bordo, nos navios de passageiros, o livro de reclamações à disposição dos interessados;

m) transportar gratuitamente as malas de correio, recebendo-as no cais ou ponte de embarque para bordo;

n) remeter mensalmente ao Departamento Nacional de Portos e Navegação um mapa estatístico da exportação de cada porto e de cada viagem e, no caso de importação do estrangeiro, um mapa de importação de cada viagem, de acordo com os modelos organizados pelo Departamento;

o) fornecer ao Departamento Nacional de Portos e Navegação, relativamente a cada viagem, um mapa de passageiros, discriminados por classe, embarcados em todos os portos, e de acordo com os modelos organizados pelo mesmo Departamento;

p) fornecer ao Departamento Nacional de Portos e Navegação, até o fim dos meses de janeiro, abril, julho e outubro de cada ano, os mapas de movimento, no trimestre anterior, de importação e exportação total de suas embarcações em cada porto, de acordo com o modelo organizado pelo mesmo Departamento;

q) dar passagem, quando necessário, ao representante do Departamento em serviço de fiscalização de navegação;

r) atender às requisições de passagens devidamente feitas pelo Governo da União, para pagamento posterior.

II — Em caso de infração de qualquer das obrigações acima, poderá o Departamento, diretamente ou pelos seus representantes, recorrer ao Capitão do Porto ou Inspetor da Alfândega para reter a embarcação até regularização da situação ou responsabilidade escrita do Comandante, sob pena de advertência, censura, suspensão ou multa pela autoridade competente.”

Não tendo sido expedida essa Portaria e retomando o assunto, voltei à presença de V. Ex. pelo seguinte officio G-207, de 16 de outubro, fazendo várias considerações sobre o assunto e expedição de um decreto:

“G-207 — Em 16 de outubro de 1940 — Ref. 2.630-41.

Exmo. Sr.

Data vênia, venho retomar o assunto de meus officios G-115, de 12 de junho e 2.226, de 18 de junho, do ano corrente, para tratá-lo de uma maneira mais compreensível de toda a legislação vigente, que ao mesmo concerne.

O decreto n. 40.524, de 23 de outubro de 1913, que aprova o regulamento da marinha mercante e navegação de cabotagem, dispõe, no art. 206:

Art. 206. São competentes para fiscalizar a execução do presente regulamento e impor as multas por infração das suas disposições, nos casos em que essa atribuição não esteja já especificada;

.....
e) o inspetor geral de Navegação na parte que se refere às obrigações dos navios que gozam de regalia de paquete e ao transporte de passageiros e cargas, quando se refira a navios por ela fiscalizados;

O dec. 23.067, de 11 de agosto de 1933, que aprova o regulamento deste Departamento, dispõe:

Art. 1.º Ao Departamento Nacional de Portos e Navegação, diretamente subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas, compete:

e) estudar, organizar e fiscalizar a navegação mercante marítima, a interior e a interna dos portos;

d) organizar as estatísticas do tráfego dos portos das vias navegáveis e da navegação mercante;

Art. 13. À 2.^a Divisão, que será dirigida por um engenheiro chefe de divisão, compete:

XXII Coordenar os elementos necessários à organização e estabelecimento do plano geral de navegação mercante, marítima e interior;

Art. 14. À 3.^a Divisão, que será dirigida por um engenheiro chefe de divisão, compete:

V zelar pelo fiel cumprimento dos contratos de concessão, subvenção ou auxílio a serviço de navegação mercante, marítima, interior e interna dos portos;

XI propor o estabelecimento de novas linhas de navegação ou a alteração das existentes;

XIII zelar pela fiel observância dos regulamentos de portos organizados, da marinha mercante e da navegação de cabotagem, na parte que for da alçada do Departamento;

XIV estudar as tarifas cobradas pelos concessionários de portos e empresas de navegação, com o objetivo de harmonizar os interesses econômicos do país e o equilíbrio financeiro dos mesmos;

Art. 15. À 4.^a Divisão, que será dirigida por um engenheiro chefe de divisão, compete:

III organizar com todos os detalhes e dirigir o serviço de estatística de navegação mercante, interior e interna dos portos;

Art. 21. Compete às Fiscalizações:

XX fiscalizar o exato cumprimento dos dispositivos contratuais e regulamentares, referentes à navegação marítima interior e interna dos portos, verificando, principalmente:

1.º se os navios preenchem as condições precisas, para o serviço de navegação, a que se destinam;

2.º se são satisfeitas as condições a que os navios devem obedecer, para que possam ser incorporados às frotas dos concessionários ou para que possam gozar as regalias e vantagens de paquetes;

3.º se são observadas, fielmente, as disposições do Regulamento da Marinha Mercante e Navegação de Cabotagem, na parte cuja fiscalização lhes competir;

- 4.º se os navios dispõem de acomodações convenientes para o transporte de passageiros e mercadorias;
- 5.º se a bordô dos navios há os sobressalentes, material e objetos, necessários para o serviço dos passageiros e da tripulação;
- 6.º se os navios levam a bordo aguada, virtualha e combustivel, de acordo com o tempo de viagem de um a outro porto de escala;
- 7.º se os navios teem sido vistoriados pelas autoridades competentes, no sentido de oferecerem as condições de segurança precisas; se estão providos de telégrafo e dos aparelhos necessários para os casos de incêndio e mais accidentes de mar, e se teem sido realizadas experiências eom esses aparelhos em viagem;
- 8.º se os navios são conservados em todos os seus compartimentos, em rigorosas condições de asseio;
- 9.º se são observadas as tarifas de passagens, fretes, cargas, encomendas, animais e valores, aprovadas pelo Govêrno, bem como as de gêneros e artigos vendidos a bordo, aprovadas pelo Director;
- 10.º se os navios de passageiros observam as escalas e os horários aprovados;
- 11.º se as malas do Correio e os dinheiros públicos são convenientemente guardados, recebidos e entregues com a necessária pontualidade;
- 12.º se é satisfatório o tratamento dado aos passageiros e à tripulação;
- 13.º se o número de passageiros e a quantidade de carga embarcados não são exeeessivos, de modo a assegurar convenientes acomodações àqueles e um bom acondicionamento desta;
- 14.º se durante as viagens houve ocorrências dignas de reparo;
- 15.º se são procedentes as reclamações apresentadas contra os serviços dos concessionários, dando as necessárias providências;
- 16.º se a distribuição dos lugares para passageiros e de praça para carga é feita com equidade;
- 17.º se os navios teem um livro destinado exclusivamente a receber as reclamações dos passageiros.

Alem desses, outros dispositivos do decreto n. 23.067, que não transcrevo, mas que assinalo no folheto anexo, dão a este Departamento a faculdade de fiscalizar a marinha mercante e de requisitar, dos armadores nacionais, os dados estatísticos necessários.

Os decretos e portaria seguintes, reorganizando o Lloyd Brasileiro, derrogam as atribuições deste Departamento sobre o mesmo Lloyd, quando estabelecem:

Lei n. 420, de 10 de abril de 1937:

Art. 4.º A nova empresa terá inteira autonomia administrativa, será dirigida e administrada pela União, por intermédio de um diretor de livre nomeação e demissão do Presidente da República, ficando diretamente subordinada ao Ministério de Estado da Viação e Obras Públicas.

Art. 5.º No fim de cada exercício financeiro, o Presidente da República nomeará uma comissão de tomada de contas, afim de examinar e dar parecer sobre os balanços do Lloyd Brasileiro, encerrados em 30 de junho e 31 de dezembro de cada ano. Esse parecer será encaminhado ao Ministério da Viação e Obras Públicas para sua apreciação e manifestação a respeito. As atribuições dessa comissão serão fixadas no regulamento do Lloyd Brasileiro.

Art. 7.º

§ 2.º O Lloyd Brasileiro poderá criar novas linhas ou efetuar viagens extraordinárias sempre que o interesse do comércio nacional assim o exigir, a critério da sua administração.

Decreto n. 1.708, de 11 de junho de 1937:

Art. 5.º A nova empresa terá inteira autonomia administrativa, será dirigida e administrada pela União, por intermédio de um diretor de livre nomeação e demissão do Presidente da República, ficando diretamente subordinada ao Ministério da Viação e Obras Públicas.

Decreto n. 4.969, de 4 de dezembro de 1939:

Art. 10. Compete ao Conselho de Administração:

VIII estudar e propor as tarifas e as modificações necessárias ao perfeito equilíbrio financeiro da empresa, no sentido de controle pelo Estado do mercado nacional de fretes;

Art. 16. São atribuições do Departamento de Tráfego:

I fixar fretes e preços de passagens, após autorização do Conselho de Administração.

VIII propor à Diretoria, para ser presente ao Conselho de Administração, a organização de tarifas.

Portaria n. 64, de 3 de fevereiro de 1940, do Ministério da Viação:

Art. 1.º Ao Conselho de Administração do Lloyd Brasileiro, constituído em conformidade com o art. 9.º, do Regulamento aprovado pelo decreto n. 4.969, de 4 de dezembro de 1939, incumbe às atribuições seguintes:

VIII estudar e propor as tarifas e as modificações necessárias ao perfeito equilíbrio financeiro da Empresa, no sentido de controle pelo Estado do mercado nacional de fretes.

Do mesmo modo o decreto-lei n. 2.154, de 27 de abril de 1940, criando a administração autônoma dos Serviços de Navegação da Amazônia e da Administração do Porto do Pará, derogou as atribuições deste Departamento no que diz respeito à navegação, quando estabelece:

Art. 1.º Os serviços de navegação da "Amazon River Steam Navigation" e os serviços portuários a cargo da "Companhia Port of Pará" passam a ser dirigidos pelos "Serviços de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará, SNAPP, entidade jurídica autônoma, subordinada ao Ministro da Viação e Obras Públicas, com sede em Belem, Estado do Pará, que fica instituída por este decreto-lei.

Art. 13. A Superintendência da navegação caberá:
I organizar e dirigir o serviço de transporte de cargas e passageiros;
II arrecadar as receitas de fretes e passagens com observância das tarifas que forem aprovadas.

Art. 19. Até a publicação do regulamento mencionado no art. 7.º, e em todos os casos não previstos neste decreto-lei, a SNAPP se regerá, naquilo que lhe for aplicável, pelo que constar dos regulamentos do Lloyd Brasileiro e da Administração do Porto do Rio de Janeiro.

O decreto n. 5.798, de 11 de junho de 1940, que aprova e manda executar o regulamento das Capitánias dos Portos, também deroga vários dispositivos do citado decreto n. 23.067, pois estabelece:

Art. 13. Os serviços das Capitánias dos Portos compreendem:

Art. 13. Os serviços das Capitánias dos Portos compreendem:
c) vistoria e inspeções das embarcações, fiscalização técnica da construção naval;

Art. 142. Nenhuma embarcação poderá transportar carga superior a do registo, sob pena de multa de 500\$0 a 2:000\$0, e da retirada da carga em excesso, respondendo o proprietário da embarcação ou o capitão por todo o prejuizo que daí resultar.

Art. 143. O Capitão dos Portos poderá conceder licença aos navios para transporte de carga no convés até o porto de destino, mediante as condições seguintes:

- a) ser a carga de natureza imprópria ao transporte no porão, ou haver afluência de carga no porto e deficiência de embarcações para conduzi-la;
- b) não prejudicar o conforto dos passageiros e a locomoção dos tripulantes.

Art. 144. O transporte de inflamáveis, explosivos e produtos agressivos em geral só será permitido obedecendo a legislação que rege o assunto.

§ 1.º O armador ou agente de embarcação que conduzir mais de 5 toneladas de inflamáveis ou mais de 300 quilos de explosivos ou de produtos agressivos deve notificar o fato à Capitania o mais tardar na véspera da chegada da embarcação.

Art. 145. É vedado o transporte de explosivos inflamáveis nos navios de passageiros, salvo às quantidades necessárias aos usos de bordo, e nos casos de força maior a critério das Capitania e mediante licença especial.

Há mais a considerar que o decreto-lei n. 1.641, de 29 de setembro de 1939, que cria a Comissão de Defesa da Economia Nacional, dispõe:

Art. 2.º compete à Comissão deliberar quanto:

- f) aos transportes marítimos e terrestres e respectivos fretes.

e que o regulamento da Marinha Mercante e de Navegação de Cabotagem está modificado em muitos dos seus dispositivos por decretos posteriores e pela própria Constituição Federal vigente.

Do exposto se infere a urgente necessidade do Governo:

a) fazer um julgamento do assunto, definindo as atribuições de cada Ministério, por uma lei que será a Lei Orgânica da Marinha Mercante Nacional, a exemplo da que existe para portos, modificando, no que couber, os decretos existentes que transferiram atribuições sobre a matéria, de um para outro Ministério e de uma para outra repartição e até de repartição para autarquias, afim de que se man-

tenha a indispensável continuidade administrativa e se tire os armadores da incerteza de saber a quem obedecer, não enfraquecendo, portanto, o necessário controle que o Estado deve exercer sobre a marinha mercante nacional.

b) rever os regulamentos da Marinha Mercante e de Navegação de Cabotagem, das Capitânicas de Portos, da Saúde, da Polícia, das Alfândegas, dos Correios, do Lloyd Brasileiro, da Comissão de Defesa da Economia Nacional e deste Departamento e do Conselho da Marinha Mercante, que é o órgão coordenador, para harmonizá-los com a diretriz que ficar adotada como solução ao proposto na alínea anterior.

c) reorganizar a marinha mercante nacional pela forma já proposta a esse Ministério em 1934 e a V. Exa. por este Departamento no meu relatório anual de 1939.

São essas as medidas definitivas e completas para se dar cumprimento às disposições previstas no decreto-lei n. 1.951, de 30 de dezembro de 1939, e capazes de tornar efetiva a intervenção do Estado em assunto de tão vital interesse para o país.

Se v. Exa. não julgar oportuno o momento para por em prática quanto fica exposto e prevê o decreto n. 1.951, poderá, como medida capaz de apenas dar algumas providências necessárias e facultar uma melhor colheita de dados sobre a navegação, dignar-se promover a expedição de decreto adotando as medidas que seguem:

Considerando que o decreto n. 23.067, de 11 de agosto de 1933, não estabelece sanções para os armadores que deixarem de fornecer os dados estatísticos e cumprir as exigências nele previstas para que o Departamento Nacional de Portos e Navegação possa se desempenhar das atribuições que lhe competem.

Considerando o disposto no art. 3.º, do decreto-lei n. 1.951, de 30 de dezembro de 1939.

Decreta:

Art. 1.º Os dispositivos do decreto n. 23.067 de 11 de agosto de 1933, aplicam-se tanto à navegação, objeto de contrato, com à demais navegação mercante do país.

Art. 2.º Todos os armadores nacionais fornecerão, obrigatoriamente, ao Departamento Nacional de Portos e Navegação, os dados e informações que forem solicitados para fiel desempenho das atribuições da mesma repartição, no que concerne à marinha mercante nacional e está previsto no decreto n. 23.067, de 11 de agosto de 1933.

Art. 3.º — A entrega dos dados e informações que forem solicitados será feita dentro do prazo razoável determinado pelo Diretor do Departamento Nacional de Portos e Navegação e os concernentes a cada ano vencido, o mais tardar, até o dia 1.º de março do ano seguinte.

Art. 4.º. Além do disposto no art. 1.º, todos os armadores submeterão, obrigatoriamente, à aprovação do Governo, as tabelas de fretes e passagens a serem cobradas nos transportes que executarem.

Art. 5.º. Uma vez aprovadas as tabelas de fretes e passagens, só poderão ser modificadas com uma nova aprovação do Governo.

Art. 6.º. As tabelas de fretes e passagens da navegação de cabotagem e de pequena cabotagem serão aprovadas pelo Ministro da Viação e Obras Públicas e as de navegação interior e interna dos portos, pelo Diretor do Departamento Nacional de Portos e Navegação, a requerimento, obrigatoriamente apresentado pelos armadores ou sindicatos de armadores, dentro de 90 dias, contados da data da publicação deste decreto.

Art. 7.º. A inobservância do disposto neste decreto sujeitará os armadores à multa de 100\$0 a 5:000\$0, imposta pelo Diretor do Departamento Nacional de Portos e Navegação.

§ 1.º. Os armadores multados e que não tenham pago ou depositado o valor da multa ficarão sujeitos à retenção de uma das unidades da frota no porto que for determinado pelo Diretor do Departamento Nacional de Portos e Navegação.

§ 2.º. Depositado o valor da multa, poderá o armador interessado recorrer do ato que a impôs para o Ministério da Viação e Obras Públicas.

Art. 8.º. Revogam-se as disposições em contrário.

Saude e Fraternidade.

Exmo. Sr. General João de Mendonça Lima, DD. Ministro da Viação e Obras Públicas.

Frederico Cezar Burlamaqui, Diretor"

COMISSÃO DA MARINHA MERCANTE

Com base nos estudos que de longa data vem apresentando este Departamento e nas considerações acima foi baixado o decreto-lei n. 3.100, de 7 de março de 1944, redigido nesse Ministério, criando a Comissão da Marinha Mercante.

A essa Comissão foram dados plenos poderes para intervir em toda a navegação marítima, fluvial e lacustre, estabelecendo e fazendo executar o plano geral de linhas de navegação e particularmente as de cada armador, não só no que diz respeito ao tráfego nacional, como também internacional, distribuindo equitativamente a praça, concedendo o auxilio direto de subvenção para as linhas ou viagens provadamente deficitárias, determinando a tarifa de fretes e de salários, de acordo com as peculiaridades de cada região, julgando

das condições de venda e fretamento de unidades da frota nacional, providenciando para a aquisição de novas unidades, autorizando a aquisição do material e licenciamento para viagens extraordinárias e por fim aplicando sanções aos que infringirem os dispositivos desse decreto.

Para que a Comissão pudesse usar de todos esses amplos poderes, o seu art. 18 revogou todos os contratos e dispositivos legais que tinham concedido subvenções ou auxílios a armadores e empresas de navegação, o que, para melhor ser considerado o assunto, o posterior decreto-lei n. 3.184, de 9 de abril de 1914, determinou o prazo de 6 meses para entrar em vigor essa disposição que anulava todos os contratos vigentes sobre navegação marítima, fluvial e lacustre.

A criação dessa Comissão, autônoma, administrativa e financeiramente, vem, não padece dúvida, concorrer e apressar a solução definitiva do magno problema da reorganização da nossa marinha mercante, cada vez mais urgente e inadiável, no momento que atravessamos.

Ela visa, a meu ver, adotar as medidas preparatórias que penso terminarão pela Unificação da Marinha Mercante que acima fiz referência, conforme, aliás, se verifica pelo item *h*, do art. 2.º, do decreto-lei que criou essa comissão, assim redigido:

Art. 2.º, *h*) estudar e propor ao Governo a unificação de serviços da Marinha Mercante”.

Terá essa comissão também ação sobre a navegação transatlântica, assunto de que nenhuma autoridade se incumbia, o qual, não se enquadrando no Departamento que dirijo, foi por mim focalizado no Conselho Federal do Comércio Exterior, quando seu Consultor Técnico.

Alem de poder exercer a sua ação sobre todas as unidades que compõem a nossa marinha mercante, ela poderá regular o auxílio da isenção de direitos concedido a vários armadores, reduzindo-o ou substituindo-o pelo auxílio direto da subvenção, quando julgando necessário, como há tempos tive ensejo de propor.

Como recursos para auxiliar as linhas deficitárias e desenvolver a nossa marinha mercante, contará a Comissão anualmente, terminado o prazo a que se refere o decreto-lei n. 3.184, com a inportância de 48.706:000\$0 inscrita no orçamento para subvenções e auxílios e a de mais 4.500:000\$0 concedida por lei especial à Navegação da Amazônia ou o total de 53.206:000\$0 e desde já com a receita especial criada pelo art. 8.º, que poderá atingir a 9.500:000\$0, por ano.

Devo ainda citar a medida complementar e indispensável à unidade de administração o decreto-lei n. 3.119, de 17 de março de 1914, que vinculou ao Ministério da Viação e Obras Públicas essa comissão, e sobre o qual já tive ensejo de manifestar-me a V. Exa. sobre a har-

monia que se torna necessária entre a mesma Comissão e este Departamento, afim de que a sua ação se complete em benefício do serviço.

Não cabendo aqui maiores considerações sobre o assunto, que cabe ao exercício corrente; a ele voltarei quando apresentar a V. Exa. o próximo relatório referente a 1941.

Para constituirem essa Comissão foram escolhidos e nomeados pelo Chefe da Nação os Srs. Capitão de Mar e Guerra Rodolpho Fróis da Cruz, Dr. Alberto de Andrade Queiroz, atual Secretário interino da Presidência da República e o Armador Antonio Ferraz.

Estou certo que a essas personalidades que constituem a Comissão da Marinha Mercante será de utilidade o acurado estudo que este Departamento apresentou em 31 de janeiro de 1934, para a Unificação da Marinha Mercante, quando tratarem de cumprir o disposto no item *h*, do art. 2.º, do decreto-lei n. 3.100, acima referido.

CONFERÊNCIA DE NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

Do relatório deste Departamento do exercício de 1939 já constava que o contrato da Conferência de Navegação de Cabotagem expirava em setembro desse ano e vinha sendo prorrogado para a sua aplicação com melhor eficiência.

Essa situação se prolongou até 12 de agosto de 1940, quando foram assinados e, posteriormente, aprovados por V. Exa. dois contratos: um, prorrogando por um ano o contrato de 1938, com as seguintes alterações: A administração da Conferência passou a ser exercida pela Comissão Executiva nomeada no próprio contrato, por um presidente eleito e por um Conselho Fiscal.

À Comissão Executiva foi atribuída a função de Tribunal Arbitral para decidir os devidos dissídios e aplicar as penalidades contratuais, ficando, entretanto, patuado que, dessas decisões, caberia à parte interessada interpor recurso para V. Exa.

Ainda ficou determinado que qualquer alteração de fretes, que importasse em exceder os limites máximos vigentes, deveria ser submetido previamente ao Departamento Nacional de Portos e Navegação.

CONTRATO DE RATEIO DE FRETES

Paralelamente à assinatura do contrato acima, foi assinado pelo Lloyd Brasileiro, Companhia Nacional de Navegação Costeira, Companhia Comércio e Navegação, Lloyd Brasileiro S. A., Companhia Carbonífera Rio Grandense, Empresa Internacional de Transportes, Ltda, e Empresa Nacional de Navegação Hoepcke um contrato de rateio de fretes líquidos para os portos entre Belém e Porto Alegre inclusivos.

Para a fixação das quotas foi adotada a média de receita que cada Armador teve em 1939 por porto de escala, base essa solicitada pelo Lloyd Brasileiro por considerar lhe ser mais favorável.

As percentagens apuradas para cada porto foram as seguintes:

PERCENTAGENS DO CONTRATO DE RATEIO

PORTOS	L. BRAS.	COST.	COM.	L. NAC.	CARB.	EMP. INT.	HOEPCKE
P. Alegre.....	20,00 %	21,33 %	28,01 %	17,34 %	10,32 %	3,00 %	—
Pelotas.....	22,39 %	25,92 %	9,98 %	12,48 %	19,23 %	10,00 %	—
R. Grande.....	14,66 %	35,46 %	10,54 %	20,67 %	17,67 %	1,67 %	—
Laguna.....	93,46 %	—	—	—	—	—	6,54 %
Florianópolis..	36,64 %	31,96 %	—	—	—	—	31,41 %
Itajaí.....	19,30 %	4,70 %	39,77 %	—	—	—	36,23 %
S. Francisco...	28,35 %	6,51 %	43,92 %	—	—	—	21,22 %
Antonina.....	6,88 %	20,72 %	54,30 %	18,10 %	—	—	—
Paranaguá.....	12,96 %	68,30 %	12,46 %	6,28 %	—	—	—
Santos.....	11,56 %	29,05 %	15,36 %	19,17 %	17,94 %	5,45 %	1,47 %
R. Janeiro.....	18,95 %	25,13 %	17,53 %	17,83 %	12,85 %	4,42 %	3,29 %
Vitória.....	43,82 %	24,73 %	16,88 %	14,57 %	—	—	—
Ilhéus.....	63,67 %	31,75 %	4,58 %	—	—	—	—
Baía.....	21,21 %	35,91 %	15,30 %	16,82 %	7,76 %	—	—
Aracajú.....	47,85 %	18,09 %	30,84 %	3,22 %	—	—	—
Penedo.....	26,57 %	48,28 %	25,15 %	—	—	—	—
Maceió.....	40,79 %	21,47 %	5,63 %	12,86 %	19,25 %	—	—
Aecife.....	28,51 %	26,44 %	6,59 %	15,66 %	22,80 %	—	—
Cabedelo.....	47,10 %	5,15 %	0,47 %	10,72 %	36,56 %	—	—
Natal.....	42,55 %	2,86 %	37,61 %	15,63 %	1,35 %	—	—
Macau.....	9,54 %	12,11 %	69,51 %	8,84 %	—	—	—
A. Branca.....	19,22 %	5,20 %	58,64 %	0,40 %	16,54 %	—	—
Aracati.....	96,92 %	—	3,08 %	—	—	—	—
Fortaleza.....	33,03 %	19,79 %	23,09 %	6,61 %	17,52 %	—	—
Camocim.....	59,13 %	—	0,58 %	40,29 %	—	—	—
Tutóia.....	36,35 %	—	—	2,44 %	61,21 %	—	—
São Luiz.....	41,46 %	31,29 %	25,06 %	2,19 %	—	—	—
Belem.....	28,66 %	39,30 %	19,87 %	12,17 %	—	—	—

As liquidações são feitas mensalmente pelos Armadores e seus agentes perante a sede da Conferência de Navegação de Cabotagem ou suas Sub-Comissões.

O contrato estabeleceu obrigatoriedade de certo número de escalas em cada porto, de acordo com a frequência de 1939 e sanções para os faltosos.

Entre as sanções existia uma multa de 5 % que recaía nos agentes sobre o excesso de cargas que angariassem. Essa penalidade provocou o retraimento dos agentes no recebimento das cargas, dando margem a várias reclamações do comércio.

Ante a dificuldade que se apresentava, houve por bem V. Exa. modificar aquele dispositivo contratual, estabelecendo a obrigatoriedade do transporte de qualquer carga, desde que houvesse praça disponível; além disso, extinguiu a multa, determinando que todo o excesso de carga até 30 %, da quota não seria ratcado.

Essas modificações deram ótimos resultados, cessando completamente as reclamações.

Tem sido normalmente feitas as liquidações mensais do rateio de fretes, o qual terminará em 12 de agosto de 1941.

ESTUDOS SOBRE A NAVEGAÇÃO DOS RIOS PARANÁ E PARAGUAI

Em junho do ano findo foi posto à disposição do Ministério do Exterior o engenheiro, classe M, Clovis de Macedo Cortes, afim de fazer parte, como representante deste Departamento, da Comissão de Estudos sobre a navegação do Médio e Alto Paraná, nos trechos desse rio compreendidos entre Corrientes e Posadas e entre Posadas e Porto Mendes.

Essa Comissão viajou ao longo dos rios Paraná e Paraguai e em janeiro findo, apresentou àquele Ministério o seu relatório intitulado "Estudos sobre a navegação na bacia do rio da Prata".

Aproveitando a presença daquele engenheiro na citada Comissão, este Departamento encarregou-o, também, de verificar as necessidades da navegação na extensa rede fluvial brasileira, que faz parte do sistema Paraná-Paraguai, e dos portos marginais.

Foi assim aquele engenheiro apresentou-me três trabalhos: um sobre o porto da Fóz do Iguassú e navegação do rio Iguassú Inferior, outro sobre os serviços a cargo da Companhia Viação São Paulo — Mato Grosso, que mantém os serviços de navegação no Paraná Superior, entre Guaira e Porto Jupia, e afluentes da margem direita e, finalmente, um terceiro sobre a pretendida ligação das bacias hidrográficas do Prata e Amazonas, e condensou as principais dificuldades da navegação fluvial naqueles rios, nas seguintes:

a) dificuldades naturais inerentes às condições próprias de navegabilidade dos rios, variáveis de acordo com as épocas do ano: "passos", largura do rio, estiagens, enchentes, cerração, etc.;

b) falta de balizamento, especialmente do luminoso nos "passos" e nos trechos mais largos dos rios;

c) impropriedade dos tipos de navios adotados: calado, tonelagem, falta de comodidade para passageiros, falta de aparelhamento para cargas especializadas, etc.;

d) deficiência ou ausência completa de instalações e aparelhamento dos portos brasileiros e paraguaios;

e) deficiência dos serviços de praticagem;

f) deficiência dos serviços de estiva.

g) incapacidade e deficiência do pessoal de bordo, da classe de câmara.

h) deficiência dos serviços públicos dos quais depende a navegação: consulados, que muitas vezes são os únicos responsáveis pela demora dos navios nos portos, alfândegas, mesas de renda ou coletorias estaduais, saúde do porto, polícia e porto propriamente dito.

i) impropriedade e inaplicabilidade de nossa legislação para regiões despovoadas e distantes dos grandes centros, tais como, lei dos 2/3, do regulamento de capitánias, leis trabalhistas, exigências de certificados de exportação, etc.

j) exigências da legislação estrangeira, com relação à navegação, que se faz através dos trechos estrangeiros desses rios (Paraná e Paraguai).

Tendo em vista tais dificuldades, as observações feitas e informações colhidas *in-loco*, apresentou, então o citado engenheiro as seguintes sugestões:

1.^a. Quanto aos portos.

a) estudos e consequente execução de instalações, ainda que modestas, nos portos da Fóz do Iguassú, Guaira, Porto Epitácio, Jupuí e melhoramento das atuais instalações de Porto Mendes, todos no rio Paraná e nos Portos de Barranco Branco e Porto Murtinbo, no rio Paraguai.

b) execução imediata das obras do porto de Corumbá com a previsão de instalações apropriadas ao estabelecimento de um entreposto de depósito franco que possa servir à Bolívia e a outros países da fronteira.

c) modificação do projeto, já aprovado, para o porto Esperança, de obra fixa para obra flutuante.

d) legalização da abertura de Porto Mendes, propriedade particular da Empresa Mate-Larangeira S. A. ao tráfico internacional, com a sua prévia desapropriação.

2.^a. Quanto aos rios.

a) organização de uma Comissão de Estudos para o melhoramento dos trechos brasileiros e brasileiro-paraguai, do rio Paraguai e afluentes navegáveis, bem como do Paraná Superior, e afluentes navegáveis entre os Saltos das

Sete Quedas e os de Urubá-pungá, mas muito especialmente dos trechos que constituem as importantes rotas de Corumbá-Cuiabá e confluência do Paraguai com o Cuiabá até São Luiz de Cáceres, no Estado de Mato Grosso.

b) balisamente imediato dos trechos brasileiros mais difíceis dos rios Paraná e Paraguai, serviço esse que compete ao Ministério da Marinha.

3.ª) Quanto à navegação fluvial.

a) articulação imediata de todos os serviços de navegação regular, que se fazem nos rios Paraná e Paraguai e afluentes, entre si, e com os serviços de transporte terrestre, rodo ou ferroviário, facilitando-se, assim, o despacho direto das mercadorias do local de origem ao de destino.

b) estabelecimento de linhas de navegação regulares, com tipos de navios adequados às condições de navegabilidade de cada rio, porem rápidos e confortaveis, quando se tratar de navios de passageiros, entre Corumbá-Porto Esperança, Corumbá-Cuiabá e Corumbá-São Luiz de Cáceres.

c) reorganização dos serviços de praticagem, a cargo do Ministério da Marinha.

d) revisão de algumas de nossas leis, tornando-as applicaveis às zonas de fronteira, pouco povoadas, ou distantes dos grandes centros.

e) seleção do pessoal embarcadiço em todas as profissões.

Este Departamento, tomando na devida consideração as sugestões supra, apresentará a V. Ex., oportunamente, os seus estudos e meios de resolver os que são da sua competência.

MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS NA CABOTAGEM

Como no ano anterior, encontrará V. Excia., no quadro que se segue, de n. 1, a quantidade de carga transportada por cada um dos grandes e pequenos armadores filiados à Conferência de Navegação de Cabotagem fiscalizadas ou não por este Departamento, representando praticamente toda a cabotagem.

O número desses armadores, empresas ou particulares, que filiados à Conferência era de 33, elevou-se em 1940 para 43.

O total da carga movimentada que, em 1939, foi de 2.618.877 toneladas, elevou-se a 2.673.943 toneladas, em números redondos, em 1940, apresentando, assim, um pequeno decréscimo de 55.066 toneladas, das quais 17.549 movimentadas pelos dez novos pequenos armadores filiados à Conferência e 37.549 toneladas aos 33 restantes.

Observado o serviço de cada armador pelos elementos do quadro n. 1, vê-se que o total transportado pelos cinco principais elevou-se a 2.295.757.655, ou 85,8 % de toda a tonelage:m movimentada, restando para os outros 38, apenas 14,2%.

Ainda com os elementos do quadro n. 1, e outros registados pela Conferência e por este Departamento, foi organizado o quadro n. 2, contendo o total transportado por cada armador, a percentagem sobre o total, o número total de frequência que ofereceram nos vários portos, a tonelage:m média transportada em cada frequência, e a respectiva posição de cada um.

Por esse quadro constata-se que os cinco grandes armadores mantiveram a mesma posição do ano anterior, quanto à carga transportada, isto é, a Comércio e Navegação em primeiro lugar, com ... 617.745.115 toneladas ou 23,10% seguindo-se-lhe o Lloyd Brasileiro, com 529.805.177 ou 19,81%, o Lloyd Nacional, com 412.543.600 ou 15,4%, a Companhia Costeira, com 389.981.302 ou 14,58%, e a Companhia Carbonífera, com 345.682.461 ou 12,92%. Fato digno de nota e que bem atesta a boa organização e direção de quatro dos armadores citados, em contraste com os elementos apurados para o Lloyd Brasileiro, é que eles, oferecendo os seus navios em muito menor número aos vários portos, obtiveram uma tonelage:m de carga excessivamente maior.

MERCADORIAS TRANSPORTADAS EM CABOTAGEM, PELOS DIVERSOS ARMADORES FILIADOS À CONFERÊNCIA DE NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

ARMADORES	PORTO ALEGRE	PELOTAS
Lloyd Brasileiro.....	76.102.447	21.479.561
Cia. Nacional de Navegação Costeira.....	40.894.101	13.614.703
Cia. Comércio e Navegação.....	183.231.269	11.854.725
Lloyd Nacional S/A.....	53.513.683	11.732.239
Cia. Carbonífera Rio-Grandense.....	46.827.174	22.237.058
Navegação Baiana.....	—	—
Naveg. Paraná-Santa Catarina S/A.....	1.955.145	6.525.423
See. Paulista de Navegação Matarazzo.....	—	—
Alfredo S. Moura e C. Vasques Peres.....	—	—
Soe. de Navegação Lagunense, Ltda.....	—	—
Empresa Nac. de Navegação Hoopcke.....	—	—
Francisco Martins da Fonseca.....	—	—
Urbano Gern.....	—	—
Herm. Steltz & Co.....	—	—
Cia. Salinas Perynas.....	—	—
Beranger & Cia.....	—	—
Vandenbrando & Cia.....	—	—
Madereira Riesul S. A.....	—	—
Pedro Lourenço de Amorim.....	—	—
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A.....	—	—
Rodolpho Souza & Cia.....	—	—
Navegação Brasileira, Ltda.....	—	347.400
Navegação Cabofriense, Ltda.....	—	—
José Fernandes.....	—	—
Maurício Caillet.....	—	—
Alvío C. dos Santos.....	—	—
Iacério de Oliveira e J. Vicente.....	—	—
Cia. Santense de Navegação.....	—	—
Emp. Internacional Transportes Ltda.....	10.744.587	13.368.518
Emp. N. N. Sul, Ltda.....	—	—
S. A. Rebelo, Alves.....	—	—
Heraclito Dantas de Oliveira.....	—	—
Manoel Lancha Filho.....	—	—
Emp. de Naveg. Vitória, Ltda.....	—	—
Antonio Baptista Oliveira.....	—	—
Emp. de Naveg. São Antonio Ltda.....	—	—
Arthur Schwarz.....	—	—
Emp. Fluvial Marítima, S/a.....	—	—
Carlos Netto & Cia. Ltda.....	—	—
Diaz, Irmão & Cia.....	—	—
Transportes Marítimas Caique Ltda.....	—	—
Totais.....	413.263.406	101.159.627

MERCADORIAS TRANSPORTADAS EM CABOTAGEM, PELOS DIVERSOS ARMADORES FILIADOS À CONFERÊNCIA DE NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

ARMADORES	RIO GRANDE	LAGUNA	IMBITUBA
Lloyd Brasileiro.....	48.798.359	11.015.382	2.000.000
Cia. Nac. de Naveg. Costeira.	24.580.320	—	38.496.752
C.a. Comércio e Navegação....	25.736.272	—	—
L'loid Nacional S/a.....	20.924.322	—	75.708.391
Cia Carbonifera Rio-Grandense.	21.045.697	—	—
Navegação Baiana.....	—	—	—
Naveg. Paraná-Santa Catarina S/A.....	1.665.968	—	—
Sec. Paul. de Naveg. Matarazzo.	—	—	—
Alfredo S. Moura e C. Vasques Peres.....	—	—	—
Sec. de Naveg. Lagunense, Ltda.	—	3.425.310	—
Emp. Nac. de Naveg. Heepecke	—	814.941	—
Francisco Martins da Fonsêca..	—	220.000	—
Urbano Gern.....	—	—	—
Herm. Steltz & Ce.....	—	—	—
Cia. Salinas Perynas.....	—	—	—
Beranger & Cia.....	—	—	—
Vandenbrande & Cia.....	—	—	—
Madeiraira Riesul S. A.....	—	—	—
Padre Lourenço de Amorim....	—	—	—
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	—	—	—
Rodolpho Souza & Cia.....	—	—	—
Navegação Brasileira, Ltda....	52.860	—	—
Navegação Cabofriense, Ltda..	—	—	—
José Fernandes.....	—	—	—
Mauricio Caïlet.....	—	—	—
Alipio C. dos Santos.....	—	—	—
Larcio de Oliveira e J. Vicente	—	—	—
Cia. Santense de Navegação.	—	—	—
Emp Internac. Transp. Ltda.	1.700.249	—	—
Emp. N. N. Sul, Ltda.....	—	2.324.440	—
S. A. Rebele, Alves.....	—	—	—
Heraclito Dantas de Oliveira..	—	—	—
Manoel Lancha Filho.....	—	—	—
Emp. de Naveg. Viteria, Ltda....	—	—	—
Antonio Baptista Oliveira....	—	—	—
Emp. de Naveg. Sto. Antonio Ltda.....	—	—	—
Adelar Schwarz.....	—	—	—
Emp. Fluvial Maritima, S/A....	—	27.580	—
Carlos Netto & Cia. Ltda....	—	—	—
Diaz, Irmão & Cia.....	—	—	—
Transp. Marit. Cacique Ltda	—	—	—
Totais.....	144.504.047	17.827.653	116.205.143

MERCADORIAS TRANSPORTADAS EM CABORAGEM, PELOS DIVERSOS ARMADORES FILIADOS À CONFERÊNCIA DE NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

ARMADORES	FLORIANOPOLIS	ITAJAI	SÃO FRANCISCO
Lloyd Brasileiro.....	4.036.210	7.263.953	4.456.405
Cia. Nac. de Naveg. Costeira	1.802.945	983.099	1.610.637
Cia. Comércio e Navegação....	—	11.642.679	9.220.889
Lloyd Nacional S/a.....	—	—	714.463
Cia Carbonifera Rio-Grandense	—	—	—
Navegação Baiana.....	—	—	—
Naveg. Paraná-Santa Catarina	—	—	—
S/A.....	—	1.440.819	20.889.245
Sec. Paul. de Naveg. Matarazzo	—	—	453.513
Alfredo S. Moura e C. Vasques	—	—	—
Peres.....	—	—	220.336
Sec. de Naveg. Lagunense, L. de	—	—	—
Emp. Nac. de Naveg. Foepecke	3.803.122	14.671.624	6.011.084
Francisco Martins da Fonsêca.	—	100.500	5.956.930
Urbano Gern.....	39.500	789.624	1.576.262
Herm. Steltz & Co.....	—	9.580.436	2.121.243
Cia. Salinas Perynas.....	—	—	1.112.829
Beranger & Cia.....	—	145.131	3.488.533
Vandenbrande & Cia.....	126.420	650.361	1.821.462
Madeiraira Riesul S. A.....	—	4.472.209	—
Padre Lourenço de Amorim...	—	—	50.640
Casa Dom. Joaquim da Silva S/l	—	193.870	2.091.813
Rodolpho Souza & Cia.....	—	1.760.629	7.286.355
Navegação Brasileira, Ltda....	—	—	7.479.668
Navegação Cabofriense, Ltda.	—	191.650	1.908.978
José Fernandes.....	—	—	1.974.179
Mauricio Caillet.....	—	—	—
Alipio C. dos Santos.....	—	—	744.116
Laercio de Oliveira e J. Vicente	—	—	568.734
Cia. Santense de Navegação.	—	—	—
Emp Internac. Transp. Ltda.	—	—	—
Emp. N. N. Sul, Ltda.....	—	3.000	278.397
S. A. Rebele, Alves.....	—	—	379.183
Heraclito Dantas de Oliveira..	—	—	—
Manoel Laneha Filho.....	—	—	—
Emp. de Naveg. Vitória, Ltda...	—	122.042	281.206
Antonio Baptista Oliveira...	—	—	262.452
Emp. de Naveg. Sto. Antonio	—	—	—
Ltda.....	—	—	959.509
Adelar Schwarz.....	—	15.699	2.539.878
Emp. Fluvial Maritima, S/A..	—	—	—
Carlos Netto & Cia. Ltda...	—	—	—
Diaz, Irmão & Cia.....	—	—	—
Transp. Marit. Cacique Ltda	—	—	—
Totais.....	9.808.197	54.027.325	86.908.939

MERCADORIAS TRANSPORTADAS EM CABOTAGEM, PELOS DIVERSOS ARMADORES FILIADOS À CONFERÊNCIA DE NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

ARMADORES	ANTONINA	PARANAGUÁ	SANTOS
Lloyd Brasileiro.....	1.447.149	6.678.834	17.944.042
Cia. Nac. de Naveg. Costeira..	10.531.651	15.370.961	36.790.057
Cia. Comércio e Navegação....	18.403.284	4.926.714	44.651.260
Lloyd Nacional S/A.....	6.517.262	5.165.071	43.824.226
Cia. Carbonifera Rio-Grandense.	—	—	55.909.857
Navegação Baiana.....	—	—	88.615
Naveg. Paraná-Santa Catarina S/A.....	2.046.815	3.753.325	5.174.291
Sec. Paul. de Naveg. Matarazzo.	2.052.265	—	—
Alfredo S. Moura e C. Vasques Peres.....	—	—	95.747
Sec. de Naveg. Lagunense, L da	—	—	—
Emp. Nac. de Naveg. Heepecke.	—	—	5.409.313
Francisco Martins da Fonsêca..	—	—	11.107.585
Urbano Gern.....	—	—	—
Herm. Steltz & Ce.....	—	—	505.766
Cia. Salinas Perynas.....	1.374.114	119.245	140.000
Beranger & Cia.....	700.333	243.562	100.000
Vandenbrande & Cia.....	2.596.838	466.906	5.573.483
Madeireira Riesul S. A.	—	—	939.219
Padre Lourenço de Amorim....	—	—	42.000
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	2.126.627	486.390	—
Rodolpho Souza & Cia.....	7.033.924	1.750.947	167.602
Navegação Brasileira, Ltda....	1.403.941	528.388	171.011
Navegação Cabofriense, Ltda..	853.950	30.322	97.277
José Fernandes.....	604.677	83.487	51.372
Mauricio Caillet.....	—	3.917.765	—
Alipio C. dos Santos.....	603.658	—	—
Larcio de Oliveira e J. Vicente	801.783	172.395	1.042.828
Cia. Santense de Navegação....	—	—	24.868
Emp. Internac. Transp. Ltda..	5.908.204	—	14.751.234
Emp. N. N. Sul, Ltda.....	—	—	—
S. A. Rebele, Alves.....	—	287.684	422.863
Heraclito Dantes de Oliveira..	—	—	21.280
Manoel Lancha Filho.....	—	—	210.000
Emp. de Naveg. Viteria, Ltda....	575.361	1.064.390	—
Antonio Baptista Oliveira....	—	441.364	159.743
Emp. de Naveg. Sto. Antonio Ltda.....	—	—	—
Adelar Schwarz.....	179.479	—	—
Emp. Fluvial Maritima, S/A....	—	—	—
Carlos Netto & Cia. Ltda....	—	—	—
Diaz, Irmão & Cia.....	—	—	—
Transp. Marit. Cacique Ltda	—	—	—
Totais.....	65.791.315	45.487.759	244.965.544

MERCADORIAS TRANSPORTADAS, EM CABOTAGEM, PELOS DIVERSOS ARMADORES FILIADOS À CONFERÊNCIA DE NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

ARMADORES	ANGRA DOS REIS	RIO DE JANEIRO	CABO FRIO
Lloyd Brasileiro.....	350.362	52.374.940	—
Cia. Nac. de Naveg. Costeira	—	60.790.729	—
Cia. Comércio e Navegação....	—	78.172.116	—
Lloyd Nacional S/A.....	—	73.729.765	—
Cia Carbonifera Rio-Grandense	—	50.670.207	—
Navegação Baiana.....	—	84.000	—
Naveg. Paraná-Santa Catarina S/A.....	—	7.035.324	—
Sec. Paul. de Naveg. Matarazzo	—	—	—
Alfredo S. Moura e C. Vasques Peres.....	—	—	—
Sec. de Naveg. Lagunense, Ltda	—	2.223.955	—
Emp. Nac. de Naveg. Foerpecke	—	19.445.709	—
Francisco Martins da Fonsêca.	—	1.585.036	—
Urbano Gern.....	—	631.141	—
Herm. Steltz & Co.....	—	4.541.996	—
Cia. Salinas Perynas.....	—	—	—
Beranger & Cia.....	—	203.000	4.361.025
Vandenbrande & Cia.....	—	3.139.206	—
Mãeireira Riesul S. A.....	—	2.751.641	—
Pãre Lourenço de Amorim...	—	215.470	—
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	—	4.299.455	—
Rodolpho Souza & Cia.....	—	6.914.641	—
Navegação Brasileira, Ltda....	—	573.536	—
Navegação Cabofriense, Ltda.	—	—	—
José Fernandes.....	—	551.150	—
Mauricio Caillet.....	—	3.520.360	—
Alipio C. dos Santos.....	—	404.887	—
Leocicio de Oliveira e J. Vicente	—	—	—
Cia. Santense de Navegação.	—	802.776	—
Emp. Internac. Transp. Ltda.	—	14.900.655	—
Emp. N. N. Sul, Ltda.....	—	735.730	—
S. A. Rebele, Alves.....	—	361.350	—
Heraclito Dantas de Oliveira..	—	241.452	—
Manoel Lancha Filho.....	—	—	—
Emp. de Naveg. Vitória, Ltda..	—	241.940	—
Antonio Baptista Oliveira...	—	—	—
Emp. de Naveg. Sto. Antonio Ltda.....	—	—	—
Adelar Schwarz.....	—	—	—
Emp. Fluvial Maritima, S/A..	—	806.947	—
Carlos Netto & Cia. Ltda....	—	239.100	—
Diaz, Irmão & Cia.....	—	1.255.829	—
Transp. Marit. Cacique Ltda	—	179.245	—
Totais.....	350.332	393.623.288	4.361.025

MERCADORIAS TRANSPORTADAS EM CABOTAGEM, PELOS DIVERSOS ARMADORES FILIADOS À CONFERÊNCIA DE NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

ARMADORES	S. MATHEUS	VITORIA	CARAVELAS
Lloyd Brasileiro.....	—	7.226.352	4.837.436
Cia Nac. de Naveg. Costeira.....	—	4.950.701	—
Cia. Comércio e Navegação.....	—	5.240.768	—
Lloyd Nacional S/A.....	—	2.072.334	—
Cia. Carbonif. Rio-Grandense....	—	—	—
Navegação Baiana.....	—	—	—
Naveg. Paraná-Santa Catarina S/A.....	—	—	—
Soc. Paul. de Naveg. Matarazzo.	—	—	—
Alfredo S. Moura e C. Vasques Peres.....	—	—	—
Soc. de Naveg. Lagunaense Ltda.	—	—	—
Empresa N. N. Heepeke.....	—	—	—
Francisco Martins da Fonseca..	—	—	—
Urbano Gern.....	—	—	—
Herm. Steltz & Co.....	—	—	—
Cia. Salinas Perynas.....	—	—	—
Beranger & Cia.....	—	—	—
Vandenbrando & Cia.....	—	—	—
Madeiraira Riosul S/A.....	—	—	—
Pedro Lourenço de Amorim....	—	—	—
Casa Dom. Joaquim da Silve S/A	329.444	—	401.655
Rodolpho Souza & Cia.....	—	—	—
Navegação Brasileira, Ltda....	—	—	—
Navegação Cabofriense, Ltda.	—	—	—
José Fernandes.....	—	—	—
Mauricio Caillet.....	—	—	—
Alipio C. dos Santos.....	—	—	—
Laercio de Oliveira e J. Vicente.	—	—	—
Cia. Kantense de Navegação....	—	—	—
Emp. Internac. de Transp. Ltda.	—	—	—
Empresa N. N. Sul, Ltda.....	—	—	—
S. A. Rebello, Alves.....	—	—	—
Heracito Dantas de Oliveira..	—	—	—
Manoel Lancha Filho.....	—	—	—
Emp. de Naveg. Vitória, Ltda..	—	—	—
Antonio Baptista de Oliveira..	—	—	—
Emp. de Naveg. Santo Antonio Ltda.....	—	—	—
Adelar Schwarz.....	—	—	—
Emp. Fluvial Maritima S/A....	856.607	—	—
Carles Netto & Cia. Ltda.....	—	—	—
Diaz, Irmão & Cia.....	783.784	463.330	214.000
Transp. Marít. Cacique Ltda...	254.824	—	—
Totais	2224.659	19.953.485	5.453.091

MERCADORIAS TRANSPORTADAS, EM CABOTAGEM, PELOS DIVERSOS ARMADORES FILIADOS À CONFERÊNCIA DE NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

ARMADORES	PONTA D'AREIA	ILHEUS	BAIA
Lloyd Brasileiro.....	—	8.532.646	8.683.378
Cia. Nac. de Naveg. Costeira....	—	5.275.579	14.360.889
Cia. Comércio e Navegação....	—	1.816.000	19.934.621
Lloyd Nacional S/A.....	—	—	14.437.927
Cia. Carbonifera Rio-Grandense	—	—	3.591.768
Navegação Baiana.....	—	12.496.552	—
Naveg. Paraná-Sta. Catarina Ltda.....	—	—	—
Sec. Paul. de Naveg. Matarazzo.	—	—	—
Alfredo S. Moura e C. Vasques Peres.....	—	—	—
Soc. de Naveg. Lagunense, Ltda.	—	—	—
Empresa N. N. Heepeke.....	—	—	—
Francisco Martins da Fonseca..	—	—	—
Urbano Gern.....	—	—	—
Herm. Steltz & C.....	—	—	—
Cia. Salinas Perynas.....	—	—	—
Heranger & Cia.....	—	—	—
Vandenbrêndo & Cia.....	—	—	—
Madeiraira Rio Sul S. A.....	—	—	—
Pedro Lourenço de Amorim....	—	—	—
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	900.000	—	85.000
Rodolpho Souza & Cia.....	—	—	—
Navegação Brasileira, Ltda....	—	—	—
Navegação Cabofriense, Ltda..	—	—	—
José Fernandes.....	—	—	—
Mauricio Caillet.....	—	—	—
Alípio C. dos Santos.....	—	—	—
Laercio de Oliveira e J. Vicente.	—	—	—
Cia. kantense de Navegação....	—	—	—
Emp. Internac. de Transp. Ltda.	—	—	—
Emp. N. N. Sul, Ltda.....	—	—	—
S. A. Rebello, Alves.....	—	—	—
Heraclito Dantas de Oliveira..	—	—	—
Manoel Lancha Filho.....	—	—	—
Emp. de Naveg. Vitória, Ltda.	—	—	—
Antonio Baptista Oliveira....	—	—	—
Emp. de Naveg. Sto. Antônio, Ltda.....	—	—	—
Adelar Schwarz.....	—	—	—
Emp. Fluvial Marítima, S/A....	—	—	—
Carlos Netto & Cia. Ltda.....	—	—	—
Diaz, Irmão & Cia.....	—	—	—
Transp. Marít. Cacique, Ltda..	—	—	—
Totais.....	900.000	28.120.777	61.093.583

MERCADORIAS TRANSPORTADAS, EM CATOTAGEM, PELOS DIVERSOS ARMADORES FILIADOS À CONFERÊNCIA DE NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

ARMADORES	ARACAJU	PENEDO	MACEIO
Lloyd Brasileiro.....	25.524.577	3.647.206	34.909.625
Cia. Nac. de Naveg. Costeira....	5.539.638	4.087.677	25.142.017
Cie. Comércio e Navegação....	17.086.253	1.324.408	4.349.974
Lloyd Nacional S/A.....	846.216	—	16.117.823
Cia. Carbonifera Rio-Grandense	—	—	22.540.148
Navegação Baiana.....	—	—	—
Navig. Paraná-Sta. Catarina	—	—	—
Ltda.....	—	—	—
Sec. Paul. de Naveg. Matarazzo.	—	—	—
Alfredo S. Moura e C. Vasques	—	—	—
Peres.....	—	—	—
Soc. de Naveg. Lagunense, Ltda.	—	—	—
Empresa N. N. Hoepcke.....	—	—	—
Francisco Martins da Fonseca..	—	—	—
Urbano Gern.....	—	—	—
Herm. Steltz & C.....	—	—	—
Cia. Salinas Perynas.....	—	—	—
Heranger & Cia.....	—	—	—
Vandenbrando & Cia.....	—	—	—
Madeiraira Rio Sul S. A.....	—	—	—
Pedro Lourenço de Amorim....	—	—	—
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	—	—	—
Rodolpbo Souza & Cia.....	—	—	—
Navegação Brasileira, Ltda....	—	—	—
Navegação Cabofriense, Ltda...	—	—	—
José Fernandes.....	—	—	—
Mauricio Caillet.....	—	—	—
Alipio C. dos Santos.....	—	—	—
Laercio de Oliveira e J. Vicente.	—	—	—
Cia. kantense de Navegação....	—	—	—
Emp. Internac. de Transp. Ltda.	348.608	—	—
Emp. N. N. Sul, Ltda.....	—	—	—
S. A. Rebello, Alves.....	—	—	—
Heraclito Dantas de Oliveira...	—	—	—
Manoel Lancba Filho.....	—	—	—
Emp. de Naveg. Vitória, Ltda.	—	—	—
Antonio Baptista Oliveira....	—	—	—
Emp. de Naveg. Sto. Antônio,	—	—	—
Ltda.....	—	—	—
Adelar Schwarz.....	—	—	—
Emp. Fluvial Marítima, S/A...	—	—	—
Carlos Netto & Cia. Ltda.....	—	—	—
Diaz, Irmão & Cia.....	—	—	—
Transp. Marít. Cacique, Ltda..	—	—	—
Totais.....	49.345.292	9.059.291	103.059.587

MERCADORIAS TRANSPORTADAS, EM CABOTAGEM, PELOS DIVERSOS ARMADORES FILIADOS À CONFERÊNCIA DE NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

ARMADORES	RECIFE	CABEDELO	NATAL
Lloyd Brasileiro.....	90.406.992	19.116.428	7.459.594
Cia. Nac. de Naveg. Costeira....	55.384.474	1.322.204	740.382
Cia. Comércio e Navegação....	29.397.362	1.341.121	5.751.563
Lloyd Nacional S/A.....	41.175.328	9.835.563	1.772.164
Cia. Carbonifera Rio-Grandense	72.507.809	17.681.113	99.476
Navegação Baiana.....	—	—	—
Naveg. Paraná-Sta. Catarina	—	—	—
Ltda.....	—	—	—
Sec. Paul. de Naveg. Matarazzo.	5.827.195	—	—
Alfredo S. Moura e C. Vasques	—	—	—
Peres.....	—	—	—
Soc. de Naveg. Lagunense, Ltda.	—	—	—
Empresa N. N. Heepcke.....	—	—	—
Francisco Martins da Fonseca...	—	—	—
Urbano Gern.....	—	—	—
Herm. Steltz & C.....	—	—	—
Cia. Salinas Perynas.....	—	—	—
Heranger & Cia.....	—	—	—
Vandenbrando & Cia.....	—	—	—
Madcireira Rio Sul S. A.....	—	—	—
Pedro Lourenço de Amorim....	—	—	—
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	—	—	—
Rodolpho Souza & Cia.....	—	—	—
Navegação Brasileira, Ltda....	—	—	—
Navegação Cabofriense, Ltda...	—	—	—
José Fernandes.....	—	—	—
Mauricio Caillet.....	—	—	—
Alipio C. dos Santos.....	—	—	—
Laercio de Oliveira e J. Vicente.	—	—	—
Cia. kantense de Navegação....	—	—	—
Emp. Internac. de Transp. Ltda.	1.259.160	—	—
Emp. N. N. Sul, Ltda.....	—	—	—
S. A. Rebello, Alves.....	—	—	—
Heraclito Dantas de Oliveira...	—	—	—
Manoel Lancha Filho.....	—	—	—
Emp. de Naveg. Vitória, Ltda.	—	—	—
Antonio Baptista Oliveira....	—	—	—
Emp. de Naveg. Sto. Antônio,	—	—	—
Ltda.....	—	—	—
Adelar Schwarz.....	—	—	—
Emp. Fluvial Marítima, S/A....	—	—	—
Carlos Netto & Cia. Ltda.....	—	—	—
Díaz, Irmão & Cia.....	—	—	—
Transp. Marít. Cacique, Ltda..	—	—	—
Totais.....	295.958.320	49.326.429	15.823.179

MERCADORIAS TRANSPORTADAS, EM CABOTAGEM, PELOS DIVERSOS ARMADORES FILIADOS À CONFERÊNCIA DE NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

ARMADORES	MACAU	AREIA BRANCA	ARACATI
Lloyd Brasileiro.....	13.663.614	15.288.775	9.964.182
Cia Nae. de Naveg. Costeira.....	9.380.264	4.343.286	—
Cia. Comércio e Navegação.....	76.500.440	47.914.820	—
Lloid Nacional S/A.....	11.759.500	3.381.770	85.908
Cia. Carbonif. Rio-Grandense....	—	27.213.346	—
Navegação Baiana.....	—	—	—
Naveg. Paraná-Santa Catarina S/A.....	—	—	—
Soe. Paul. de Naveg. Matarazzo.	17.428.675	6.040.509	—
Alfredo S. Moura e C. Vasques Peres.....	—	—	—
Soc. de Naveg. Lagunense Ltda.	—	—	—
Empresa N. N. Heepeke.....	—	—	—
Francisco Martins da Fonseca..	—	—	—
Urbano Gern.....	—	—	—
Herm. Steltz & Co.....	—	—	—
Cia. Salinas Perynas.....	—	—	—
Beranger & Cia.....	—	—	—
Vandenbrando & Cia.....	—	—	—
Madeiraira Riosul S/A.....	—	—	—
Pedro Lourenço de Amorim....	—	—	—
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	—	—	—
Rodolpho Souza & Cia.....	—	—	—
Navegação Brasileira, Ltda....	—	—	—
Navegação Cabofriense, Ltda.	—	—	—
José Fernandes.....	—	—	—
Mauricio Caulet.....	—	—	—
Alipio C. dos Santos.....	—	—	—
Laércio de Oliveira e J. Vicente.	—	—	—
Cia. kantense de Navegação...	—	—	—
Emp. Internac. de Tran.p. Ltda.	—	—	—
Empresa N. N. Sul, Ltda.....	—	—	—
S. A. Rebello, Alves.....	—	—	—
Heraclito Dantas de Oliveira...	—	—	—
Manoel Lancha Filho.....	—	—	—
Emp. de Naveg. Vitória, Ltda..	—	—	—
Antonio Baptista de Oliveira..	—	—	—
Emp. de Naveg. Santo Antonio Ltda.....	—	—	—
Adelar Schwarz.....	—	—	—
Emp. Fluvial Maritima S/A....	—	—	—
Carles Netto & Cia. Ltda.....	—	—	—
Diaz, Irmão & Cia.....	—	—	—
Transp. Marít. Cacique Ltda...	—	—	—
M. L. Albuquerque.....	—	—	—
José U. P. Cardoso.....	—	—	—
Totais.....	128.732.493	104.182.506	10.050.090

MERCADORIAS TRANSPORTADAS, EM CABOTAGEM PELOS DIVERSOS ARMADORES FILIADOS À CONFERÊNCIA DE NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

ARMADORES	FORTALEZA	CAMOCIM	TUTOIA
Lloyd Brasileiro.....	3.838.767	5.459.764	429.552
Cia Nac. de Naveg. Costeira....	2.452.012	—	—
Cia. Comércio e Navegação.....	4.746.140	—	—
Lloid Nacional S/A.....	3.053.442	3.250.715	13.440
Cia. Carbonif. Rio-Grandense....	2.884.378	—	2.474.430
Navegação Baiana.....	—	—	—
Naveg. Paraná-Santa Oetarina S/A.....	—	—	—
Soc Paul. de Naveg. Matarazzo.	—	—	—
Alfredo S. Moura e C. Vasques Peres.....	—	—	—
Soc. de Naveg. Lagunense Ltda.	—	—	—
Empresa N. N. Heepecke.....	—	—	—
Francisco Martins da Fonseca....	—	—	—
Urbano Gern.....	—	—	—
Herm. Steltz & Co.....	—	—	—
Cia. Salinas Perynas.....	—	—	—
Beranger & Cia.....	—	—	—
Vandenbrando & Cia.....	—	—	—
Madeiraira Riosul S/A.....	—	—	—
Pedro Lourenço de Amorim.....	—	—	—
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	—	—	—
Rodolpho Souza & Cia.....	—	—	—
Navegação Brasileira, Ltda.....	—	—	—
Navegação Cabofriense, Ltda....	—	—	—
José Fernandes.....	—	—	—
Mauricio Caillet.....	—	—	—
Alipio C. dos Santos.....	—	—	—
Laercio de Oliveira e J. Vicente.	—	—	—
Cia. Kantense de Navegação....	—	—	—
Emp. Internac. de Transp. Ltda	—	—	—
Empresa N. N. Sul, Ltda.....	—	—	—
S. A. Rabello, Alves.....	—	—	—
Heraclito Dantas de Oliveira....	—	—	—
Manoel Lancha Filho.....	—	—	—
Emp. de Naveg. Vitória, Ltda....	—	—	—
Antonio Baptista de Oliveira....	—	—	—
Emp. de Naveg. Santo Antonio Ltda.	—	—	—
Adelar Schwarz.....	—	—	—
Emp. Fluvial Maritima S/A.....	—	—	—
Carles Netto & Cia. Ltda.....	—	—	—
D'az, Irmão & Cia.....	—	—	—
Transp. Marít. Cacique Ltda....	—	—	—
M. L. Albuquerque.....	64.995	1.160.092	—
José U. P. Cardoso.....	—	—	—
Totais.....	17.039.734	9.870.571	2.917.422

MERCADORIAS TRANSPORTADAS EM CABOTAGEM, PELOS DIVERSOS ARMADORES FILIADOS À CONFERÊNCIA DE NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

ARMADORES	SÃO LUIZ	BELEM	SOMA TOTAL
Lloyd Brasileiro.....	4.095.402	12.743.243	529.805.177
Cia Nac. de Naveg. Costeira....	3.951.414	8.034.810	389.981.302
Cia. Comércio e Navegação.....	2.507.046	11.995.391	617.745.115
Lloid Nacional S/A.....	212.874	12.669.174	412.543.600
Cia. Carbonif. Rio-Grandense...	—	—	345.682.461
Navegação Baiana.....	—	—	12.669.167
Naveg. Paraná-Santa Oatarina S/A.....	—	—	50.486.355
Soc Paul.êde Naveg. Matarazzo.	—	—	31.802.157
Alfredo S. Moura e C. Vasques Peres.....	—	—	316.083
Soc. de Naveg. Lagunense Ltda.	—	—	5.649.265
Empresa N. N. Heepecke.....	—	—	50.155.793
Francisco Martins da Fonseca...	—	—	18.970.051
Urbano Cern.....	—	—	3.036.527
Herm. Steltz & Co.....	—	—	16.749.441
Cia. Salinas Perynas.....	—	—	2.746.188
Beranger & Cia.....	—	—	9.241.584
Vandenbrando & Cia.....	—	—	14.374.676
Madeiraira Riosul S/A.....	—	—	8.163.069
Pedro Lourenço de Amorim.....	—	—	758.110
Casa Dom. Joaquim da Silva S/A	—	—	10.914.254
Rodolpho Souza & Cia.....	—	—	24.914.098
Navegação Brasileira, Ltda.....	—	—	10.556.894
Navegação Cabofriense, Ltda....	—	—	3.082.177
José Fernandes.....	—	—	3.264.865
Mauricio Caillet.....	—	—	7.438.125
Alípio C. dos Santos.....	—	—	1.752.661
Laercio de Oliveira e J. Vicente.	—	—	2.585.740
Cia. kantense de Navegação....	—	—	827.644
Emp. Internac. de Transp. Ltda	—	—	62.981.215
Empresa N. N. Sul, Ltda.....	—	—	3.341.567
S. A. Rabello, Alves.....	—	—	1.451.085
Heraclito Dantas de Oliveira....	—	—	262.732
Manoel Lancha Filho.....	—	—	210.000
Emp. de Naveg. Vitória, Ltda....	—	—	2.284.948
Antonio Baptista de Oliveira....	—	—	863.559
Emp. de Naveg. Santo Antonio Ltda.	—	—	959.509
Adelar Schwarz.....	—	—	2.735.056
Emp. Fluvial Maritima S/A.....	—	—	1.691.134
Carles Netto & Cia. Ltda.....	—	—	239.100
Diaz, Irmão & Cia.....	—	—	2.716.943
Transp. Marít. Cacique Ltda....	—	—	434.069
M. L. Albuquerque.....	—	5.381.650	6.606.737
José U. P. Cardoso.....	—	952.715	952.715
Totais.....	10.766.736	51.776.983	2.673.942.858

ARMADORES

POSICÃO PELA

ARMADORES	SOMA TOTAL	PERCENTAGENS	NUMERO DE NAVIOS	TON. MÉDIA TRANSPORTADA	CARGA TRANSPORTADA	NUMERO DE NAVIOS	TONELADAS MÉDIA TRANSP.
Lloyd Brasileiro.....	529.805.177	19.81	3.275	161	2	1	10
Cia. N. N. Costeira.....	389.981.302	14.58	2.557	152	4	3	18
Cia. Comércio e Navegação.....	617.745.115	23.10	1.789	345	1	2	3
Lloyd Nacional S. A.....	412.543.000	15.42	1.371	300	3	4	6
Cia. Carbonifera Rio Grandense.....	345.682.461	12.92	5	873	3	5	6
Navegação Baianna.....	12.669.167	0.47	78	162	14	12	15
Navegação Paraná-São Catarina S. A.....	50.480.355	1.88	182	276	7	9	8
Soe. Paulista de Nav. Matarazzo.....	31.802.157	1.18	14	2.271	9	30	1
Alfredo S. Moura e C. V. Peres.....	3.316.083	0.01	3	105	40	36	26
Soe. de Nav. Jaguenses, Ltda.....	5.649.265	0.21	37	152	21	19	18
Emp. N. Nav. Hoepfelle.....	50.155.753	1.87	323	155	8	0	17
Francisco Martins da Fonseca.....	18.970.051	0.70	92	200	12	11	12
Urbano Gern.....	3.036.527	0.11	31	97	25	21	28
Hern. Stoltz & Co.....	16.749.441	0.62	77	12	12	13	9
Cia. Salinas Perynas.....	2.746.188	0.10	28	98	26	23	27
Veranger & Cia.....	0.241.584	0.34	40	200	17	17	12
Vandembrande & Cia.....	14.374.676	0.85	271	53	13	8	45
Madeira Rosul S. A.....	8.163.069	0.30	71	114	14	14	24
Pedro Lourenço de Amorim.....	758.110	0.02	12	63	38	31	42
Casa Dom. Joaquim da Silva S. A.....	10.914.254	0.40	64	170	15	16	13
Rodolpho Sousa & Cia.....	24.914.098	0.90	107	149	10	10	19
Navegação Brasileira, Ltda.....	10.556.804	0.39	34	310	16	20	5
Navegação Cathoariense, Ltda.....	3.082.177	0.11	27	114	24	24	24
José Fernandes.....	3.264.865	0.12	27	120	23	24	23
Maurício Cailliet.....	7.438.125	0.27	45	165	19	18	14
Alípio C. dos Santos.....	1.752.601	0.00	30	58	31	22	32
Laereo de Oliveira e J. Vicente.....	2.585.740	0.09	68	38	29	15	34
Cia. Santense de Navegação.....	827.644	0.03	20	41	37	28	33
Emp. Internacional de Transp. Ltda.....	62.981.215	2.35	314	200	6	7	12
Empresa N. N. Sul, Ltda.....	3.341.567	0.12	24	139	22	25	20
S. A. Rebello Alves.....	1.451.085	0.05	18	80	33	29	40
Heraclito Dantas de Oliveira.....	2.262.732	0.01	2	131	41	37	21
Manoel Lancha Filho.....	210.000	0.01	3	70	43	36	41
Emp. de Nav. Vitória, Ltda.....	2.284.948	0.08	11	207	30	31	11
Antonio Batista Oliveira.....	863.559	0.03	10	86	36	32	30
Emp. de Nav. Santo Antônio, Ltda.....	959.509	0.03	11	87	34	31	29
Adolar Schwarz.....	2.735.056	0.10	8	341	27	34	4
Emp. Fluvial Marítima, S. A.....	1.691.134	0.06	8	211	32	34	10
Carlos Netto & Cia. Ltda.....	4.239.100	0.01	4	59	42	35	31
Dias, Irmão & Cia.....	2.716.943	0.10	21	129	28	27	22
Transportes Marítimos Cacique Ltda.....	434.069	0.01	4	108	39	30	25
M. L. Albuquerque.....	0.606.737	0.24	23	287	20	26	7
José U. P. Cardoso.....	952.715	0.03	9	105	35	33	26
TOTAIS.....	2.073.942.858	—	12.082	221	—	—	—

Assim é que o Lloyd Brasileiro, com uma frequência de 3.275 vezes, obteve apenas 49,8% da carga total movimentada, ao passo que a Comércio e Navegação, com 1.789, 15,42%, a Costeira, com 2.557, 14,58% e a Carbonífera, com 872, 12,92%.

Não se pode alegar, em favor do Lloyd, a obrigatoriedade de frequências onerosas em vários portos, para justificar o mau aproveitamento da sua praça, porque ela não existe, em vista da liberdade em que se encontra de fazer as linhas que entender, sem nenhum programa prefixado pelo Governo.

Conviria, assim, syndicar dos motivos que provocaram essa situação, que se vem repetindo anualmente em prejuízo de uma empresa como o Lloyd Brasileiro dotada de uma grande frota e com auxílio vultoso de uma subvenção de 40.000 contos por ano.

Quanto aos demais armadores encontram-se respectivamente em sexto, sétimo e oitavo logares a Empresa Internacional de Transportes Limitada, com 62.981 toneladas ou 2,35%, a Navegação Paraná-Santa Catarina, com 50.486 toneladas ou 1,88%, e a Empresa Nacional de Navegação Hoepecke, com 50.155 toneladas ou 1,87%, a primeira com 314 frequências, a segunda com 182 e a terceira com 323 em vários.

A seguir encontrará V. Exa., no quadro n. 3, a classificação dos 43 armadores a que me venho referindo pelo total de carga transportada e no de n. 4 a 34 portos, pela carga que exportaram, dos quais ocupam os cinco primeiros logares Porto Alegre, Rio de Janeiro, Recife, Santos e Rio Grande do Sul.

Quadro n. III

1940

POSIÇÃO DOS ARMADORES PELO TOTAL DA CARGA RECEBIDA

	<i>Toneladas</i>
1 — Companhia Comércio e Navegação	617.745
2 — Lloyd Brasileiro	529.805
3 — Lloyd Nacional S. A.	412.513
4 — Cia. Nacional de Navegação Costeira	389.981
5 — Cia. Carbonífera Rio Grandense	315.682
6 — Emp. Internacional de Transportes Ltd.	62.981
7 — Nav. Paraná-Santa Catarina S. A.	50.486

	<i>Toneladas</i>
8 — Empresa Nacional de Nav. Hoepck.....	50.155
9 — Soc. Paulista de Nav. Matarazzo	31.802
10 — Rodolpho Souza & CIA.	24.914
11 — Francisco Martins da Fonseca	18.970
12 — Herm Stoltz & Cia.	16.749
13 — Vandenbrande & Cia.	14.374
14 — Navegação Baiana	12.669
15 — Casa Domingos Joaquim da Silva S. A.	10.914
16 — Navegação Brasileira, Ltda.	10.556
17 — Beranger & Cia.	9.241
18 — Madeireira Riosul S. A.	8.163
19 — Mauricio Caillet	7.438
20 — M. L. Albuquerque	6.606
21 — Soc. de Nav. Lagunense, Ltda.	5.649
22 — Empresa de Nav. Nac. Sul Ltda.	3.341
23 — José Fernandes	3.264
24 — Navegação Cabofriense, Ltda.	3.082
25 — Urbano Gern	3.036
26 — Cia. Salinas Perinas	2.746
27 — Adolar Schwarz	2.735
28 — Díaz, Irmão & Cia.	2.716
29 — Laercio de Oliveira e João Vicente	2.585
30 — Empresa de Nav. Vitória, Ltda.	2.284
31 — Alipio C. dos Santos	1.752
32 — Empresa Fluvial Marítinia S. A.	1.691
33 — S. A. Rebello, Alves	1.451
34 — Emp. de Nav. Santo Antônio, Ltda.	959
35 — José U. P. Cardoso	952
36 — Antonio Baptista Oliveira	863
37 — Cia. Santense de Navegação	827
38 — Pedro Lourenço de Amorim	758
39 — Transportes Marítimos Cacique, Ltda	434
40 — Alfredo S. Moura e C. Vasques Peres	316
41 — Heraclito Dantas de Oliveira	262
42 — Carlos Netto & Cia. Ltda.	239
43 — Manoel Lancha Filho	210

CLASSIFICAÇÃO DOS PORTOS PELO TOTAL DE EXPORTAÇÃO
POR CABOTAGEM

	<i>Toneladas</i>
1 — Porto Alegre	413.268
2 — Rio de Janeiro	393.623
3 — Recife	295.958
4 — Santos	244.965
5 — Rio Grande	144.504
6 — Macau	128.732
7 — Imbituba	116.295
8 — Areia Branca	104.182
9 — Maceió	103.059
10 — Pelotas	101.159
11 — São Francisco	86.908
12 — Antonina	65.791
13 — Baía	61.093
14 — Itajai	54.027
15 — Belem	51.776
16 — Aracajú	49.345
17 — Cabedelo	49.326
18 — Paranaguá	45.487
19 — Ilhéus	28.120
20 — Vitória	19.953
21 — Laguna	17.827
22 — Fortaleza	17.039
23 — Natal	15.823
24 — São Luiz	10.766
25 — Aracatí	10.050
26 — Camocim	9.870
27 — Florianópolis	9.808
28 — Penedo	9.059
29 — Caravelas	5.453
30 — Cabo Frio	4.361
31 — Tutóia	2.917
32 — São Matheus	2.224
33 — Ponta de Areia	900
34 — Angra dos Reis	350

PORTOS
ESTADO DO AMAZONAS

PORTO DE MANAUS

Continua esse porto, em sua exploração comercial e execução de obras, sob o regime de concessão outorgada à Companhia Manaus Harbour Ltd. pelo contrato de 22 de setembro de 1902, posteriormente modificado pelos decretos 8.554, de 13 de fevereiro de 1911, 10.883, de 6 de maio de 1914 e 14.940, de 10 de agosto de 1921.

Não goza essa concessão de garantia de juros, nunca tendo recebido a taxa aduaneira de 2%, ouro, arrecadada no porto, nem a que substituiu essa taxa, o imposto adicional de 10%, papel, sobre os direitos de importação, recolhida ao Tesouro como renda ordinária.

Tarifas portuárias — Continuaram em vigor as tarifas aprovadas pela portaria n. 751, de 24 de setembro de 1935, e modificações constantes das portarias ns. 40.209, 252 e 422, respectivamente de 23 de janeiro de 1937, 15 de abril de 1937, 6 de junho de 1938 e 5 de setembro de 1938, conforme referências feitas em relatórios anteriores.

Tomadas de contas — Pelo ofício n. 4.000, de 18 de outubro, foi encaminhada a V. Exa. a tomada de contas relativa ao ano de 1939, a qual mereceu a aprovação de V. Exa. pelo aviso n. 3.563, de 2 de dezembro.

Foram os seguintes os resultados finais dessa tomada de contas:

Capital reconhecido em 31-12-1938	20.234:182\$205
Capital reconhecido em 1939	11:869\$106
Capital total reconhecido em 31-12-1939 ..	20.246:051\$311
Renda bruta em 1939	3.769:593\$700
Custeio e conservação em 1939	2.366:099\$200
Renda líquida	1.403:494\$500
Porcentagem da renda líquida sobre o capital:	6,932%.

Cais e aparelhamento do porto — Nenhum aumento teve o porto extensão dos seus cais acostaveis, nem no seu aparelhamento para carga, descarga, armazenamento e transporte de mercadorias.

São os seus cais de tipo flutuante, numa extensão de 1035^m,19, divididos nos três seguintes trechos:

508 ^m ,07	de	19 ^m ,00	de	profundidade
283 ^m ,30	"	20 ^m ,00	"	"
243 ^m ,82	"	5 ^m ,70	"	"

Para o serviço de carga e descarga conta com 10 guindastes eléctricos de 2 toneladas e 2 a vapor de 4 toneladas.

Para o transporte das mercadorias do cais flutuantes para os armazens e vice-versa possui um funicular, transportando vagonetes com o máximo de 12 toneladas, e uma linha de ferro-carril.

Para armazenamento de mercadorias conta com 9 armazens internos com uma área total de 4.450 m².

Serviços executados directamente pelo Governo — Pela verba própria orçamentária foram iniciados, nos últimos meses do ano, estudos no Rio Branco-Acre, com a verba de 80:000\$0 para esse fim distribuída.

Nenhuma obra foi directamente realizada pelo Governo Federal no Estado.

Movimento de mercadorias — No ano de 1940 o movimento total de mercadorias atingiu a 204.058 toneladas, assim divididas: 3.287 toneladas de importação estrangeira, 131.230 toneladas de importação de cabotagem, 31.930 toneladas de exportação para o estrangeiro e 37.611 toneladas de exportação por cabotagem.

Comparadas as tonelagens de registo com as obtidas no ano anterior, verifica-se neste biénio o natural efeito da guerra européia, isto é, decréscimo na importação e na exportação estrangeira, a par de aumento nas de cabotagem. Assim naquelas registam-se, respectivamente, os decréscimos de 3.609 toneladas e 605 toneladas, equivalentes a 52,3% e 1,9%; e nestas, respectivamente, os aumentos de 2.008 toneladas e 2.726 toneladas, equivalentes a 1,6% e 7,8%.

Movimento de navios — Em 1940 frequentaram o porto 23 navios de longo curso, com 58.037 toneladas de registo, e 874 de cabotagem, com 307.215 toneladas de registo. Comparadas essas tonelagens de registo com as observadas no ano de 1939, respectivamente de 115.446 e de 256.929 toneladas de registo, verifica-se decréscimo no movimento de longo curso, de 57.409 toneladas de registo, ou de 49,7%, e aumento no de cabotagem de 56.286 toneladas de registo, ou de 22,4%. Sendo os dois totais de tonelagem de

navios que frequentaram o porto de 365.852 em 1940 e 366.375 em 1939, resultou o decréscimo geral de 1.123 toneladas de registo, ou de 0,3%.

Receita — Em 1940 a receita total de 4.101:617\$0 dividiu-se em 3.877:231\$2 de renda bruta das taxas portuárias e 224:385\$8 de imposto adicional de 10%; e no ano anterior o total de 4.007:654\$0 dividiu-se em 3.685:985\$1 de renda bruta e 321:668\$9 de imposto adicional de 10%.

Assim, enquanto na renda bruta resulta um aumento no biênio de 191:246\$1, ou 5,2%, no imposto adicional verifica-se decréscimo de 97:283\$1, ou 30,2% de sorte que na receita total aparece ainda um aumento de 93:972\$0, ou 2,3%.

A parcela do imposto adicional de 10%, no total acima indicado, não é recebida pela concessionária como renda do porto, mas sim arrecadada pela Alfândega como renda ordinária do Tesouro.

ESTADO DO PARÁ

PORTO DE BELEM

A exploração comercial do porto de Belem exerceu-se, até 17 de abril, pela concessionária, a Companhia "Port of Pará", com base no Termo de Revisão e Consolidação de contratos anteriores, de 15 de setembro de 1916, de conformidade com o decreto 12.184, de 30 de agosto do mesmo ano.

Pela companhia ficaram ultimadas as novas instalações para inflamáveis, em "Miramar", autorizadas pelos decretos ns. 1.922, de 27 de agosto de 1937, e 5.117, de 13 de janeiro de 1940.

Importaram essas instalações em 3.336:356\$430, com as quais muito lucrou o extremo norte por ter se tornado esse porto um entreposto distribuidor de inflamáveis, não só para o próprio Estado, como também para os do Amazonas, Acre, Maranhão e Ceará.

De longa data vinha sendo discutida a pretensão da Companhia "Port of Pará" de receber, pela arrecadação da taxa de 2%, ouro, o necessário para perfazer, com as taxas portuárias, o juro de 6% do seu capital reconhecido, como lhe havia sido pago até 1921, pretensão essa contrariada por este Departamento, que sempre se manifestou no sentido de ser essa contribuição do Governo limitada ao que fosse arrecadado no porto pela taxa referida. Assim não entendeu essa Secretaria de Estado e o Tribunal de Contas, dando ganho de causa a Companhia, até que a partir de 1921, resolveu o Governo limitar a citada contribuição ao que fosse arrecadado no porto, como sempre informara esta repartição.

Não se conformou com essa decisão a Companhia, deixando, por isso, de receber a contribuição limitada e iniciando uma ação contra o Governo, cuja solução pendia de resolução do Supremo Tribunal Federal, quando foi baixado, em 17 de abril, o decreto-lei número 2.142, referendado por V. Exa. e pelo Sr. Ministro da Fazenda, e, com base em estudos feitos nessa Secretaria de Estado, determinando a restituição pela Companhia da importância indevidamente recebida pela taxa de 2%, ouro, e dando outras providências.

Declarou esse decreto, pelos seus considerandos, nulo o termo de revisão e consolidação dos contratos celebrados com a Companhia, acima referida, feito com base no decreto n. 12.184, de 30 de agosto de 1916; obrigou a companhia a restituir ao Tesouro Nacional a im-

portância de 354.934:381\$000 que dele recebeu indevidamente e determinou pelo Tesouro a retenção do depósito proveniente do produto das taxas de 2%, ouro, e 10%, sobre os direitos de importação, arrecadados e recebidos pela Alfândega de Belem até que a Companhia satisfaça a obrigação do pagamento da importância acima referida

Determinou por fim, com o intuito de acautelar os interesses do Tesouro, que esse Ministério assumisse a direção do porto de Belem, ocupando as instalações da Companhia até que fosse definitivamente regularizada a sua situação perante o Governo, tornando extensivo no mesmo porto, no que lhe fosse applicavel, o regime estabelecido para a Administração do Porto do Rio de Janeiro.

Para o cálculo da dívida verificada, este Departamento, com base no sétimo e oitavo considerando do decreto, terá essa Secretaria de Estado ou o autor do projeto de decreto seguido a seguinte marcha de cálculo:

Excesso ouro recebido pela Companhia e apurado pela Comissão de Finanças da antiga Câmara dos Deputados no projeto 140, de 1921 (*Diário Oficial* de 12 de outubro de 1921, pág. 5.095).

Rs.	24.583:000\$000, ouro
Prazo	18 anos
Juro anual	6%
Taxa de capitalização — juros	2.85358

Conversão taxa de recomposição do capital, ouro, 60.678:537\$903, em papel, 307.013:948\$600, referido no oitavo considerando do decreto

$$\frac{307.013:948\$600}{60.678:537\$903} = 5.05968$$

Capital acumulado papel:

$$24.583:000\$000 \times 2.85358 \times 5.05968 = 354.934:318\$000$$

Antes de prosseguir, e coerente com a opinião por vezes manifestada por este Departamento, devo declarar que o critério adotado para a conversão do capital ouro reconhecido, em papel, foi mandado observar por esse Ministério com base em parecer do seu ilustre Consultor Jurídico e que, mesmo seguido um dos indicados pelo mesmo Departamento, não seria alterada a situação da dívida da companhia, pois haveria sempre proporcionalidade entre ela e o capital, quer em ouro quer em papel, resultando apenas diminuição das cifras encontradas. Um desses critérios seria o de converter as importâncias ouro, do capital que fosse sendo empregado, em papel, pelos câmbios

médios dos respectivos semestres, e não o adotado de avaliar todas as obras como se tivessem sido feitas presentemente.

Como consequência seria a dívida ouro calculada do mesmo modo e assim mantida a mesma proporcionalidade.

Como consequência da última providência mandada adotar pelo decreto-lei n. 2.142, determinou V. Exa., pelo aviso G/M 113 de 25 de abril, que este Departamento providenciasse no sentido de que o chefe da Fiscalização do Porto de Belem assumisse a direção do porto de Belem e ocupasse as instalações da Companhia Port of Pará, até que fosse regularizada a situação da dita companhia, perante o Governo da União, regendo-se a Administração desse porto, no que lhe fosse applicavel, pelo regime estabelecido para a Administração do Porto do Rio de Janeiro

Essas providências foram imediatamente tomadas por telegrama, da mesma data, ao Chefe da Fiscalização e officio dirigido à direção da Companhia nesta cidade.

Neste mesmo dia foi baixado o decreto-lei n. 2.147, dispondo sobre a encampação da Companhia Brasileira de Navegação do Rio Amazonas (The Amazon River Steam Navigation Company 1911 Limited), e dando outras providências. Além do modo de se protessar, a encampação determinava o art. 3.º que o Governo devia assumir desde logo a administração dos serviços nos moldes da que foi atribuída à Diretoria do Lloyd Brasileiro, expedindo oportunamente a necessária regulamentação.

Como consequência desse novo decreto-lei, baixou V. Exa., no dia seguinte, o aviso G/M 123, recomendando providências no sentido do Chefe da Fiscalização do Porto do Pará assumir, também, imediatamente, a administração dos serviços da companhia que vinha de ser encampada, ocupando as respectivas instalações.

A recomendação de V. Exa. foi imediatamente cumprida por telegrama urgente, da mesma data, dirigido ao Chefe da Fiscalização e officio à direção da Companhia nesta cidade.

A 27 do mesmo mês, um terceiro decreto-lei era baixado sob o n. 2.154, criando a Administração Autônoma dos Serviços de Navegação da Amazônia e da Administração do Porto do Pará (SNAPP).

Por esse decreto passaram os serviços de navegação até então a cargo da Amazon River Steam Navigation e os portuários da Companhia Port of Pará a ser dirigidos pela entidade jurídica autônoma por ele criada sob a denominação acima indicada e subordinação ao Ministro da Viação e Obras Públicas.

Todos os bens e direitos então pertencentes à The Amazon River Steam Navigation encampada pelo decreto-lei n. 2.147 e incorporados ao Patrimônio da União, ficaram transferidos a essa administração e a seu cargo a direção e administração da Companhia Port of Pará cujas instalações tinham sido ocupadas na conformidade do decreto-lei n. 2.142. Determinou ainda esse decreto que essa administração

seria dirigida por um Diretor Geral de livre escolha do Presidente da República assistido por um Conselho, a composição dos seus vários órgãos ou Superintendências, dirigidas por pessoas nomeadas também pelo Presidente da República, a constituição e nomeação do Conselho de Administração, as atribuições do Diretor Geral, desse Conselho e das várias superintendências, a forma de admissão e dispensa dos vários empregados, a aplicação das leis portuárias, aduaneiras e de polícia naval, no que lhe for applicavel, etc., e que, dentro do prazo de 90 dias a contar da data da sua publicação, seria expedido regulamento dispondo sobre a organização interna, processos de execução de serviços a seu cargo e sobre o modo de composição e funcionamento do Conselho de Administração, mandando ainda até a expedição desse regulamento, que, em tudo o que lhe for applicavel e nos casos omissos seja regida pelo que constar dos regulamentos do Lloyd Brasileiro e Administração do Porto do Rio de Janeiro.

Consta por fim, esse decreto, a obrigação de apresentação de balancetes mensais ao Ministro da Viação e Obras Públicas, além de submeter-se a uma tomada de contas, anualmente, na forma da legislação vigente, e bem assim das prerrogativas de que gozará, além das constantes da legislação portuária vigente.

Em virtude desse decreto-lei e de acordo com a determinação de V. Exa., passou o Chefe da Fiscalização a exercer as funções de Diretor Geral até o dia 17 de junho, data em que assumiu o exercício desse cargo o Capitão de Corveta Francisco Vicente Bulcão Viana, para ele nomeado por decreto do Governo.

Da transmissão desse cargo foi lavrado o competente termo com a discriminação dos saldos existentes em caixa e em bancos.

Tendo expirado em agosto o prazo de 90 dias para aprovação do regulamento, fixado pelo art. 7.º do decreto-lei n. 2.154, foi baixado o decreto-lei n. 2.556, de 3 de setembro, prorrogando-o por mais 45 dias, prazo esse já há muito extinto.

Sobre esse regulamento cabe-me ainda declarar que, em cumprimento do despacho de V. Exa., examinei a minuta apresentada pelo S. Diretor Geral, processo n. 34.567-40, dessa Secretaria de Estado, a ela me manifestando contrário pelo meu officio G-236, de 7 de novembro de 1940, sob o fundamento de que a citada minuta de regulamento ampliava os dispositivos fundamentais da lei que se deve regulamentar e, em alguns pontos, dela também se afastava.

Quanto aos balancetes, cuja obrigação da SNAPP é de apresentá-los mensalmente, apenas de três teve conhecimento este Departamento, remetidos em 13 de novembro, por ordem de V. Exa. para exame, e referentes aos meses de maio, junho e julho.

Ao restituí-los a V. Exa., com o estudo deste Departamento, sugeri que os futuros fossem encaminhados pela Fiscalização que, desde logo, prestaria os esclarecimentos que se tornassem necessários.

Com um atraso de seis meses encontra-se a SNAPP, pois do balancete de agosto ainda não teve conhecimento este Departamento, salvo se foram eles presentes diretamente a V. Exa. e por V. Exa. dispensado o exame do mesmo Departamento.

Não constando do decreto-lei n. 2.154, de constituição da SNAPP, o direito de receber a importância de 4.500 contos até então paga à Amazon River, a título precário, como subvenção pelo cumprimento de um programa de navegação e de outros encargos, foi baixado o decreto-lei n. 2.931, de 31 de dezembro, estabelecendo como auxílio a entrega, no início de cada exercício, da citada importância de 4.500 contos de réis, sendo a de 1940 pela subconsignação própria desse orçamento, e a de 1941 por crédito a ser aberto, por não ter figurado no orçamento do exercício corrente.

Determina ainda o mesmo decreto que essas importâncias serão escrituradas como receitas sujeitas à prestação de contas anual, nas tomadas de contas, de que trata o art. 18 do decreto-lei n. 2.154.

OBRAS DE CONSERVAÇÃO

Pela Companhia Port of Pará e pela SNAPP foram executados, durante o ano, 1.948.928 m³ de dragagem no canal de acesso e bacia de evolução do porto, obras de conservação em vários dos seus armazens, edifício de sua sede, saneamento em Val-de-Cães e Miramar, nas oficinas de Val-de-Cães e em vapores de sua frota.

O dique seco, cuja construção foi iniciada pela Port of Pará, está sendo ampliado pela atual administração que pretende transformá-lo em um grande dique, capaz de docar grandes unidades. Desconhece este Departamento o projeto e respectivo orçamento, que penso deve ser previamente aprovado por V. Exa.

Iniciou ainda, a atual administração, estudos para a reconstrução do antigo cais fluvial entre o Galpão do Mosqueiro e a Docca do "Ver o Peso".

Movimento de mercadorias — O movimento total de mercadorias no ano de 1940 foi de 553.975 toneladas, enquanto em 1939 foi de 630.652 toneladas, resultando assim um decréscimo de 76.677 toneladas, ou de 12,2%, tendo como causa principal a guerra européia, que acentuou a diminuição no movimento de longo curso.

O total de 1940 compreende 85.340 toneladas de importação estrangeira, 253.278 toneladas de importação de cabotagem, 77.795 toneladas de exportação para o estrangeiro e 137.562 toneladas de exportação por cabotagem; e o de 1939 compreende, respectivamente, 109.836, 251.239, 77.795 e 137.562 toneladas. Assim, comparados esses valores, verifica-se sensível decréscimo no movimento de mercadorias de longo curso, bem como no de exportação por cabotagem, havendo aumento apenas na importação de cabotagem. Na impor-

tação estrangeira o decréscimo foi de 24.496 toneladas, ou 22,3%, na exportação para o estrangeiro de 44.408, ou 36,3%; e na exportação por cabotagem de 9.812 toneladas, ou 6,7%. Finalmente, o aumento na importação de cabotagem foi de 2.039 toneladas, ou 0,8%.

Movimento de navios — Em 1940 frequentaram o porto 1.009 navios, com 1.039.387 toneladas de registo, dos quais 205 de longo curso, com 428.051 toneladas de registo, e 84 de cabotagem, com 611.336 toneladas de registo.

Comparadas estas tonelagens de registo com as obtidas em 1939, respectivamente de 672.406 e 550.519 toneladas de registo, verifica-se que em longo curso houve, como era de prever, uma diminuição de 244.355 toneladas de registo ou de 36,3%, enquanto que em cabotagem houve um aumento de 60.817 toneladas de registo, ou de 11%.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias em 1940 atingiu a 7.241:422\$500, contra 7.682:019\$980 em 1939, donde o decréscimo de 440:597\$480, equivalente a 5,7%. O imposto adicional de 10%, em 1940, rendeu 1.159:270\$000 contra 1.515:414\$000, em 1939, donde o decréscimo de 356:143\$980 em 1939, sendo o decréscimo de 796:744\$280, ou sejam 8,7%.

Obras executadas diretamente pelo Departamento Na Ilha de Marajó

A ilha de Marajó, situada na embocadura do Amazonas, com uma área aproximada de 42.866 quilômetros quadrados, dentro de um perímetro de 830 quilômetros, divide-se, quanto à vegetação que cobre a sua superfície, em duas regiões bem distintas: a das matas, ao sul, com uma área de 25 quilômetros quadrados, aproximadamente; e a dos campos, ao norte, com uma área aproximada de 18 e meio quilômetros quadrados, separadas por uma linha imaginária que, partindo de um ponto médio entre a foz do rio "Marajó-Assú" e a do rio "Anabijé", fosse ter à foz do rio "Cajúuna" na denominada Contra-Costa.

A região das matas tem fornecido e continua a fornecer grande quantidade de madeiras de lei para construções civis e navais, principalmente dormentes para estradas de ferro e madeiras em toros para diversos fins, exportadas não só para o sul do país como para o estrangeiro. Na indústria extrativa, a borracha e, principalmente, as sementes oleaginosas é que constituem hoje em dia um dos maiores índices da economia do Estado.

A região dos campos é a que se estende daquele ponto médio pelo lado oriental da ilha, até a ponta do "Maguari" e, daí, pela costa setentrional — Contra-Costa, chamada — até a foz do referido rio "Cajúuna".

Esta região é constituída de magníficas campinas naturais e onde se encontram para mais de 400 espécies de gramíneas apropriadas à alimentação do gado. No interior dessas campinas existem várias lagoas e lagos que, além de muito piscosos, servem de bebedouros naturais para o gado.

O maior destes lagos é o "Arari", de forma oblonga, no sentido N.S., por onde mede 22 quilômetros, desde a foz do igarapé "Pirarué", na fazenda "Tuiuiú", até a foz do rio "Apeí". A sua largura máxima, no sentido E.W., é de 7 quilômetros, o que se verifica desde a foz do igarapé "Mandioca", da referida fazenda, até o povoado Santa Cruz, na margem ocidental: tem um perímetro de 60 quilômetros, envolvendo uma área de 109.430 km².

É inconteste que se não forem continuadas e intensificadas as providências iniciadas em 1939, a capacidade criadora da ilha tende a diminuir: nos campos, pela redução, dia a dia da sua área útil, devido às prolongadas inundações que formam os chamados "Mondongos"; e nos rios, pela obstrução sempre crescente dos seus leitos e pelas grandes secas ultimamente verificadas. Desde cem anos clama-se por melhoramentos capazes de evitar esses duplos males, sempre crescentes, ou, ao menos, amenizar os efeitos das inundações pela limpeza dos rios e a retenção das águas necessárias ao gado. No verão, por meio de açudes racionalmente construídos e não essas simples tapagens de terra, feitas sem o menor critério e que, se por um lado beneficia o gado durante os meses de estiagem, prejudica enormemente o regime dos cursos d'água pela constante sedimentação que aqueles obstáculos ocasionam e onde a vegetação dentro de pouco tempo se desenvolve a ponto de obstruir completamente o rio, como acontece com o "Tartarugas", com o "Cambú", com o "Goiaqui" e com tantos outros.

Prosseguindo nos trabalhos iniciados em 1.º de agosto de 1939, foi ultimada a limpeza e queima do mato nas margens do rio Arari, desde a cidade de Cachoeira até o "Mutá", numa extensão de 20 km., com a largura média de 10 metros. Ficou concluída a retirada dos paus caídos no leito do rio, facilitando, desde logo, a navegação dos barcos e lanchas que aí trafegam, como vem sendo reconhecido pelos pilotos e mestres dessas embarcações.

Foi igualmente concluído o nivelamento desde Cachoeira (R. N. de partida com a cota = 10 metros na soleira da porta principal da igreja) até Santana, na foz do rio, numa extensão de 45 km. Procedeu-se ao contra-nivelamento dessa linha, com resultado satisfatório.

Transversais foram levantadas e niveladas em ambas as margens do rio, desde Cachoeira até "Tauari", numa extensão de 11 km., trecho este sujeito às inundações anuais.

Foram feitas sondagens hidrográficas do rio, em secções transversais espaçadas de 50 e 100 metros, desde Cachoeira até a ilha do "Severino", numa extensão de 42 km.

Foi levantado o trecho "Larangeiras"—"Paucú", que está sendo dragado, numa extensão de 3 km.

Em 18 de maio foi iniciada a dragagem desse trecho, a começar de pouco acima do "Furo da Larangeira" para montante.

Foram retirados 10.569 m³ de lama, areia e detritos vegetais que aí se acumulavam, numa extensão de 300 metros, largura média de 12 a 13 metros e profundidade de 3,80 m. Tempo de serviço efetivo, 165 dias. Este dragado foi lançado em lugar profundo, no "Fundo da Larangeira", por um lameiro de fundo movel.

Ressentindo-se o serviço da falta de outro lameiro e, na impossibilidade de adquiri-lo, foi construído pela Fiscalização um grande batelão de itauba, com capacidade para 30 m³ ou seja 45 toneladas, devendo o mesmo entrar em serviço por todo o mês de janeiro. Além deste batelão foi adquirida uma canoa de cedro "Tamano" para motor de popa.

Foram feitos alguns reparos nas embarcações do serviço, achando-se as mesmas em boas condições de conservação, com exceção da lancha "Jacaná", à gasolina, que precisa de urgentes consertos.

Ficou concluída a montagem do Marégrafo na ponta de "Santana", funcionando normalmente desde 1.º de julho de 1940. Foram feitas regularmente as observações de marés e águas pluviais nas régua de Cachoeira e "Tuiuiú".

A título de auxílio ao Serviço, o Sr. Interventor Federal, por solicitação desta Chefia, autorizou a venda de um casco de madeira completamente novo, com 11,00 m x 2,16 m x 0,60 m de calado e um motor "Universal", à gasolina, em bom estado de conservação.

Com montagem do motor e as obras mortas necessárias, com o pequeno dispêndio de 5:000\$0 (cinco contos de réis) ficou a Fiscalização dotada de mais uma embarcação, cujo valor é de 20:000\$0 (vinte contos de réis).

Da verba de 200 contos distribuída para este serviço, foi gasta a importância de 140:373\$0 (cento e quarenta contos, trezentos e setenta e três mil réis) com o pessoal e 59:627\$0 (cincoenta e nove contos, seiscentos e vinte e sete mil réis) com material.

RIO TARTARUGAS

Tem a sua foz situada na Contra Costa, ao norte da ilha de Marajó, a 70 km. para oeste da ponta do Maguari. O seu curso de 27 km vai até ao lago das "Tartarugas", onde nasce também o "Genipapocú", que vai ter ao lago "Arari". Ambos se encontram bastante obstruídos por densa vegetação de meritiseiros, taboas, aningas e

os chamados "barburrais", formados pelas plantas aquáticas, como o mamuré, a canarana e muitas outras.

Sobre este rio e a necessidade do seu melhoramento é interessante citar o relatório de 3 de agosto de 1875, apresentado ao então presidente da Província do Pará, Dr. Sá Benevides, pelo Engenheiro Joaquim Gomes de Oliveira, encarregado de estudar o meio mais prático de melhorar aquela região, onde se lê:

"Desde 1835, foram-se, pouco a pouco, abandonando as fazendas das margens deste rio, principalmente as da esquerda e, quando em 1846, quiseram transportar, pelo rio "Tartarugas", uma porção de carne da fazenda "Socorro", uma pequena igarité gastara, então, quinze dias para ai chegar, desde a foz do rio, viagem: esta de um dia *se o rio não estivesse tão obstruido* (o grifo é meu). Decorridos mais de 30 anos, poder-se-á bem fazer idéia do que ele será agora, tendo-se deixado completamente abandonado a todas as mais poderosas causas de aniquilamento de um rio".

Vê-se por essa citação que esse rio está obstruido e carecendo de melhoramentos há cerca de cem anos.

A pequena verba distribuída para inicio de estudos e obras preliminares do rio "Tartarugas" foi aplicada nos trabalhos, iniciados em julho, quando as grandes cheias o permitiram.

A causa principal do entullimento deste, como dos demais rios de Marajó, reside na construção das chamadas "barragens" feitas com terra, em secção transversal ao rio e sobre as quais são plantadas tabocas e outras plantas capazes de segurar a terra de um modo permanente, com o fim de "açudar" a água para o gado, mas obstruindo um rio de franca navegação, como acabamos de ver, linhas acima.

No "Tartarugas", verificou-se exatamente a sua obstrução por uma grande barragem construída a poucos quilômetros da foz, o que permitiu, em tão longo período, uma grande sedimentação, obstruindo o seu curso em um trecho superior a 300 metros.

A destruição desse impeçilho foi o principal serviço, ora feito, dos demais que, em resumo, passo a mencionar:

Um (1) barracão de madeira, coberto de palha, para moradia e depósito de material.

Sete (7) barracões para trabalhadores.

Cinco (5) barracas para depósito e moradia dos encarregados.

Uma (1) casa para o marégrafo. Faltando colocar o marégrafo. Entretanto, foram feitas observações das marés em régua colocada próximo da foz.

Limpeza do rio até a barragem, numa extensão de 2.600 m. Neste trecho foi procedida a roçagem, derruba e limpeza geral nas margens, com 15 metros de largura para cada lado. Também nesse trecho procedeu-se a limpeza total do leito do rio. A largura do rio varia entre 62 e 8 metros.

Escavação da barragem — A extensão total da barragem escavada é de 386 m., com 6 metros de largura, com a altura, na parte inicial de 1,80 m. e na parte final 0,20 m. Nesse serviço foi melhorada a limpeza, após o escoamento das águas do campo que haviam acumulado mais de 1 metro de entulhamento e lodo.

Limpeza do igarapé das Graças — Como o igarapé das Graças também é escoadouro da região, procedeu-se a limpeza do leito do rio e das margens, numa extensão de 6 quilômetros, com 1 metro de largura em cada margem. O rio varia entre 8 metros e 3 de largura.

Da barragem para cima, numa extensão de 19.400 metros, procedeu-se a roçagem, derruba, destocamento e limpeza geral do leito e das margens do rio. A largura do rio varia entre 50 e 30 metros. Nesse trecho procedeu-se a escavação de 5 "lombos" existentes no leito do rio e que impediam o perfeito escoamento das águas.

Nivelamento — O serviço de nivelamento prossegue, já tendo atingido 10 quilômetros.

Levantamento — O levantamento topográfico, iniciado na foz, alcançou a barragem com 2.600 metros de caminhamento.

Diversos serviços — Conforme avança o serviço, vai se procedendo a queima do balseado para facilitar o escoamento das águas, no inverno.

Material — Foram adquiridas uma lancha a motor, quatro canoas e um bote à vela.

Foi fretada, desde julho, uma canoa aparelhada, à vela, para o transporte de pessoal, víveres e material.

Da verba de 100 contos distribuída para este Serviço, foi gasta a importância de 50:098\$0 (cincoenta contos e noventa e oito mil réis) com o pessoal e 49:902\$0 (quarenta e nove contos, novecentos e dois mil réis) com material.

ESTADO DO MARANHÃO

PORTO DE SÃO LUIZ

Alem das obras de dragagem executadas na barra e canal de acesso desse porto, levadas a efeitos em exercicios anteriores, nenhuma outra foi feita, prosseguindo apenas os serviços de sondagens geológicas e hidrográficas do canal de acesso, baía de São Marcos, rios Bacanga e Anil.

Voltada a preferênciã de localização do porto principal do Estado, como opinara em 1908, o saudoso engenheiro patrício Manuel Carneiro de Souza Bandeira, foram realizados, por uma comissão especial, os necessários estudos no exercicio passado, e neles baseado organizado um projeto e orçamento submetido à consideração de V. Exa. por officio n. 516. de 13 de fevereiro de 1910.

PORTO DE ITAQUI

PROJETO E ORÇAMENTO

Fazendo-se um estudo comparativo entre São Luiz e Itaqui, encontrou-se circunstâncias técnicas que indicaram ser preferível a construção do porto na enseada de Itaqui.

Alem das circunstâncias de ordem técnica releva ainda considerar que o orçamento de todas as obras portuárias em Itaqui, e da sua ligação a São Luiz é de 29.306:326\$042 para — 10,00 metros de profundidade abaixo do zero hidrográfico, enquanto que para fazer um porto no estuário do Bacanga, para — 8,00 seriam precisos... 61.411:044\$184, o que equivale dizer mais do dobro do primeiro orçamento, alem da desvantagem técnica, não se justificando, assim, fossem sacrificados os interesses portuários do Estado, que são os seus interesses econômicos.

Consta o mesmo de um cais acostavel, situado no excelente ancoradouro de Itaqui, uma estrada de rodagem e uma ponte sobre o esteiro do Bacanga.

O cais é constituído de um terrapleno de 280 metros de comprimento, por 100 metros de largura, acostavel, em qualquer estado da maré, por navios de 10 metros de calado, numa extensão de 280

metros, pelos de 7 metros de calado em 120 metros, e, finalmente, em 280 metros, por áreas fluviais.

Estão previstos a construção inicial de dois armazens de 80 por 20 metros, o calçamento a paralelepípedos do terrapleno do cais, a colocação de linhas de guindastes, escadas de passageiros e marinheiros, *bolards*, gradil de fechamento e instalações de água, força e iluminação. Este terrapleno é ligado à terra por um outro acesso.

Na planta do cais e futuros prolongamentos, acham-se projetados os cais e os armazens a construir inicialmente, e bem assim o desenvolvimento desse cais, para os navios marítimos e fluviais; a planta em causa patenteia a possibilidade de expansão das instalações portuárias.

A estrada de rodagem foi projetada de acordo com as modernas prescrições técnicas, com grandes raios de curva e rampas máximas de 2%; terá a largura de 6 metros e um desenvolvimento total de 8.016 metros, sendo revestida de material sílico argiloso.

A ponte propriamente dita terá uma extensão total de 918 metros, tendo um dos acessos 82,816 metros, e o outro 62.740 metros, com declive de 1%, afim de possibilitar a navegação de veleiros, sob a mesma.

A largura de faixa de rodagem é de 8 metros, tendo, além disso, dois passeios em balanço de um metro de largura cada um.

Como se vê, a largura total da ponte é superior à da estrada de rodagem, o que foi previsto pelo fato de ser sempre possível alargar uma estrada de rodagem sem prejuízo da parte já construída, enquanto que o alargamento de uma ponte acarreta despesas de muito maior vulto do que construí-la de início com as dimensões necessárias em futuro próximo.

Com a ligação acima descrita, a comunicação de São Luiz com o porto de Itaquí será muito facilitada, pois, podendo se contar com uma velocidade média de 60 quilômetros horários para os automoveis, despender-se-ão neste tráfego apenas 9 minutos.

Uma vez construídas as instalações portuárias em causa e a respectiva ligação, ficará o Maranhão com um dos melhores portos, não só do Brasil, como de todo o mundo, pois não só o ancoradouro oferece, em vasta extensão, profundidades de 10 e mais metros, como no canal, que o liga ao oceano, se observam profundidades sempre maiores de 20 metros, abaixo da maré mínima.

Com estas ótimas condições, é de esperar que o porto de Itaquí servirá plenamente ao Maranhão, e ainda poderá tornar-se um importante entreposto, para as regiões vizinhas, pois oferece acesso e abrigo aos maiores navios do mundo, dando acostagem aos de 10 metros de calado.

O orçamento total das obras eleva-se a 29.306:326\$482, cabendo à ponte 11.437:281\$984, à estrada de rodagem, ou rodovia, 797:556\$714, e ao cais propriamente dito e sua aparelhagem 17.071:487\$784.

É bem de ver que a ponte e a rodovia, se bem que indispensáveis para ligar o porto do Maranhão à sua capital, prestarão ainda um grande concurso ao desenvolvimento da parte da ilha a que servem.

DESCRIÇÃO DAS OBRAS A REALIZAR PARA O ESTABELECIMENTO DO PORTO
EM ITAQUI

As obras para as instalações portuárias em Itaqui constarão, além de um cais devidamente aparelhado na enseada do mesmo nome, de uma ponte construída sobre o estuário do Bacanga e uma estrada de rodagem, as quais permitirão a ligação da cidade de São Luiz com o novo porto.

A seguir, vão descritas cada uma destas construções.

I — Ponte

1) *Dimensões* — A ponte propriamente dita, a construir sobre o Bacanga, terá um comprimento de 918,000 metros, medindo o acesso do lado da cidade 82,816 metros, e o que a comunica com a ponta do Tamancão 62,740 metros.

O primeiro acesso, em curva de raio de 95,01 metros, tem uma declividade de 1,1%; a parte contígua da ponte tem 1% de declividade em 550,00 metros de comprimento, segue-se um patamar com 27,00 metros, e a terceira parte com 341,00 metros, que desce com uma inclinação de 1%; o último acesso é em alinhamento reto, com a ponte, e tem 1,66% de declividade.

Estas suaves declividades foram adotadas, para elevar o estrado da ponte, possibilitando a passagem, sob ele, dos veleiros, que demandarem o treeho a montante do Bacanga. A largura da ponte, destinada aos veículos é de 8,00 metros, o que permite o cruzamento de caminhões carregados, com quaisquer velocidades. A luz, sob o contraventamento superior, é de 5,00 metros, o que não impedirá a passagem de veículos, cuja carga se eleve até perto deste limite.

Em balanço sobre as vigas ficam os passeios de um metro de largura para os pedestres.

As dimensões acima permitem um movimento intenso, tendo assim uma capacidade de tráfego para atender a uma grande circulação de veículos e pedestres.

2) *Pilares* — De acordo com os resultados das sondagens geológicas, foi projetado um tipo de pilares, cada um dos quais é formado por 2 tubulões de concreto armado, cheios de areia; a secção horizontal destes tubulões é elíptica, por ser, segundo os ensinamentos da

hidráulica aplicada, a que menor perturbação produz nas correntes líquidas.

Os diâmetros da elipse são de 2,00 metros no sentido longitudinal e 3,00 metros no transversal.

Estes tubulões são terminados na parte inferior por um caixão, sem fundo e aberto, na sua parte superior; a função destes é alargar a base de fundação. Para a penetração dos tubulões, far-se-á a excavação no seu interior. Uma vez atingida uma camada resistente do subsolo, será feito o enchimento do caixão com concreto.

Para facilitar o transporte e colocação dos tubulões serão eles divididos em peças de cerca de 10,00 metros de comprimento.

O tipo acima descrito é muito empregado para formação de pilares, mormente nos Estados Unidos onde mais comumente são de aço. Na construção da ponte de atracação e respectivo acesso do porto de Le Verdon, França, foi empregado um tipo semelhante, de tubulões de concreto armado.

3) *Estrutura* — Foi escolhido o tipo de vigas em arco parabólico, de concreto armado, que são superiores ao estrado da ponte, com um comprimento de 27,00 metros.

Quando o terreno, em que vão ser construídos os pilares e os encontros, não forem muito resistentes, este tipo apresenta as seguintes vantagens:

a) não produzir empuxos sobre os apoios.

b) poder suportar, sem perigo de ruína, um certo desnivelamento dos apoios.

c) apresentar um peso próprio reduzido.

Alem disso, o tipo em causa oferece:

d) uma luz suficiente à passagem dos barcos.

e) podendo ser moldado, inteiramente, acima do nível d'água, oferece uma resistência ao ataque d'água do mar, muito maior do que as que forem moldadas abaixo.

O tipo acima é o mais económico e adequado às condições locais.

Realmente: as *vigas retas* estão excluídas, pela necessidade de vãos grandes que são mais vantajosos, devido a altura acima do solo e as profundidades a que devam atingir os pilares.

Os tipos constituídos de vigas contínuas, vigas rigidamente ligadas a pilares, e vigas Berber, são inconvenientes devido a possibilidade de desnivelamento dos apoios.

O tipo de arco inferior apresenta a dupla desvantagem de produzir empuxo, e sendo moldado no local, ficaria exposto ao ataque da água do mar, alem disso são via de regra mais pesados do que o escolhido, o que acarretaria maiores despesas de construção dos pilares.

O estrado da ponte é formado por uma lage nervurada por vigas longitudinais e transversais distantes de 2,00 metros de eixo a eixo em ambos os sentidos.

A estrutura é constituída por 34 vãos de 27,00 metros, assentes sobre 33 pares de tubulhões e dois encontros extremos de alvenaria com plataformas de alvío de concreto armado.

4) *Os acessos* são constituídos de aterro, revestidos de enrocamento, rejuntados com argamassa de cimento.

5) *Calçamento* — O calçamento dos acessos será a paralelepípedos, e os passeios serão de alvenaria de pedra, coberta de chapa de argamassa de cimento.

6) *Calçamento do estrado da ponte* será de chapa de concreto sobre uma camada de tijolos perfurados.

7) *Iluminação* — A ponte será iluminada por lâmpadas elétricas, dispostas ao centro da cada vão, suspensas nas peças de contraventamento.

II — Estrada de rodagem

1) *Generalidades* — Foi projetada uma estrada de rodagem obedecendo às modernas prescrições, cuja finalidade é permitir um tráfego econômico e seguro. Isto é, uma estrada com grandes raios de curvatura, pequenas taxas declividade, dotada de superlargura e super-elevação nas curvas, concordâncias parabólicas, destas com as tangentes, e a conveniente transição, entre declividades e patamares, permite o tráfego que poderá ser feito a grande velocidades, sem perigo de abalroamentos, quando além do acima é prevista uma boa visibilidade nas curvas. As rampas moderadas admitem não só uma velocidade razoável, como não exigirá por seu turno acréscimo de combustível dos motores dos veículos.

Finalmente, uma boa estrada de rodagem aproxima os pontos extremos a que ela serve.

2) *Largura* — A largura da superfície de rolamento será de 6,00 metros.

3) *Revestimento* — A superfície de rolamento será revestida de uma camada sílico-argilosa, devidamente comprimida.

4) *Curvas* — Só há uma curva de raio de 180,08 metros, sendo todas as demais de raios maiores, isto é: 6 de 199,95 metros; 2 de 250,08 metros; e 6 de 300,30 metros de raio.

O desenvolvimento total das curvas é de 2.287,50 metros, enquanto que a extensão total da estrada é de 8.016,00 metros, isto é, a percentagem da extensão dos trechos em curva é de 28,5 % e a dos alinhamentos retos de 71,5%.

Declividades — A declividade máxima é de 2,04% em um único trecho de 440,00 metros; havendo apenas um outro de 2,02 % em 540,00 metros; sendo todas as demais inferiores a 1,82 % e a maioria é inferior a 1,5%. O total da extensão dos trechos em declividade é de 6.391,00 metros, ou seja pouco menos de 80 % do total, o que, entretanto, não constitui inconveniente, visto serem as taxas de declividade reduzida.

III — Cais de atracação

1) *Dimensões principais* — O cais é formado por um terraplano de 280,00 metros de comprimento por 100,00 metros de largura. Comporta a atracação de navios de 10,00 metros de calado, em 280,00 metros de comprimento, e de 7,00 metros de calado, em 120,00 metros de comprimento; os barcos fluviais podem operar em cerca de 280,00 metros, em qualquer estado da maré.

A cota do terraplano do cais é de + 9,00 metros, ficando a 0,84 metros, acima das marés máxima maximorum.

Este cais está ligado à terra por um terraplano de acesso.

2) *Estrutura da muralha de cais para os navios marítimos* — A muralha do cais projetada sobe da cota — 10,00 a + 9,00, tendo, assim, uma altura total de 19,00 metros, acima do solo dragado.

Examinamos os tipos conhecidos de muralhas de cais e verificamos que nenhum deles poderia ser adotado para as condições em apreço, com um custo moderado.

Projetamos assim um tipo especial que se compõe do seguinte: uma mureta de concreto armado com um altura de 1,50 metros e espessura de 0,80 metros; uma lage de concreto armado, nervurada, com vigas distantes de 2,00 metros de eixo a eixo, esta lage terá 0,15 metros de espessura e uma largura de 7,50 metros; as nervuras da lage apoiar-se-ão sobre vigas longitudinais, que por sua vez transmitirão os cargos a duas fileiras de pilares. Estas fileiras são distantes de 4,10 eixo a eixo, e no sentido longitudinal, os pilares são equidistantes de 4,00 metros, a última parte da lage nervurada se apoia sobre o revestimento de enrocamento, sendo por isso articulada entre a segunda fileira de pilares e o dito enrocamento; os pilares descem até uma sapata nervurada de fundação.

Na face externa da primeira fileira de pilares corre uma lage vertical desde o nível zero até a sapata, começando com a espessura de 0,20 metros e terminando com a de 0,40 metros. No nível — 1,00 foi prevista uma lage nervurada de concreto armado, solidária com os pilares já referidos.

Esta lage tem uma espessura de 0,20 metros e uma largura de 6,00 metros.

Do nível zero até + 6,50 metros foi previsto um enrocamento de revestimento, devidamente impermeabilizado e rejuntado à argamassa de cimento.

A estrutura acima descrita da muralha foi projetada, tendo em vista a anulação do empuxo entre as cotas zero + 6,50 metros, por isso que o terrapleno aí é revestido de enrocamento, com a inclinação igual ao ângulo de talude natural da pedra. Por outro lado, a placa de concreto armado, disposta no nível — 1,00 metros, funciona como placa de alívio, diminuindo de muito a intensidade do empuxo. É graças a estes dispositivos que a estrutura projetada se torna grandemente econômica.

A sapata da estrutura da muralha repousará sobre um enrocamento de 11,00 metros de largura e 1,00 metros de espessura.

A parte da estrutura do nível zero até a sapata será construída em dique, em seções, com um comprimento de 20,000 metros. Para ser levada por flutuação ao local, serão vedadas as faces laterais e posteriores da estrutura, por painéis de chapas de aço, convenientemente reforçados por cantoneiras. Estes painéis colocados pelo lado externo da estrutura ficarão a estas provisoriamente solidarizadas por meio de cabos, cujas pontas poderão ser manobradas da plataforma de alívio, enquanto que por meio de outros cabos externos eles serão removidos quando definitivamente fixada esta estrutura.

A parte dos pilares, acima da cota zero, será também premoldada e colocada oportunamente nos seus lugares. A lage superior e suas nervuras poderão ser construídas no local definitivo, pois acham-se acima do nível das preamares de quadratura.

Será necessária apenas uma pequena dragagem para abrir a cava de fundação da muralha, e também um dragagem reduzida para regularizar as profundidades na frente da muralha.

3) *Defensas* — Foi prevista uma estrutura de madeira, na frente, da muralha, para protegê-la contra os choques das embarcações.

De acordo com o orçamento anexo, a muralha de cais, para — 10,00 metros de profundidade, custará, inclusive os eventuais e administração, 25:811\$720. É interessante comparar este preço com os das muralhas de cais, ultimamente construídos no Havre (França). Estas muralhas vão da cota — 12,00 m a + 9,50, o preço do metro corrente do cais sobre arcos foi de 100,000 francos por metro corrente, e o constituído por caixões de concreto armado foi de 85.000 francos (Estes dados se encontram no *Bolletín de l'Association Internationale Permanente des Congrès de Navigation* no de 14 de julho de 1932).

Não obstante na França sejam menores, do que no Brasil os preços dos materiais de construção e da aparelhagem, tomando para valor do franco \$600, teremos para o primeiro o preço de

60:000\$0, e para o segundo 51:000\$0, vemos que estes preços são cerca do duplo do que foi orçado para o presente caso.

O fato destas muralhas terem uma altura de mais 2,50 m. está longe de tornar equivalentes os preços das muralhas do Havre com os previstos para o Itaquí.

4) *Muralha de revestimento* — O revestimento do alinhamento interno do cais de atracação, assim como os do lado do terraplano, de acesso, serão feitos de enrocamento devidamente impermeabilizado com cascalho e argila.

5) *Terraplano de acesso* — Este terraplano tem uma largura de 115,00 metros e um comprimento médio de 270 metros.

6) *Aterro* — O enchimento dos terraplenos do cais e seu acesso será feito com a terra excavada nas elevações próximas. A natureza sílico-argilosa destas elevações permitirá o emprego do desmonte hidráulico, que é muito econômico.

7) *Área planificada disponível* — As áreas planas disponíveis são as seguintes:

Terraplano do cais	28.000,00 m ²
Terraplano do acesso	31.050,00 m ²
Local do empréstimo	90.000,00 m ²
	<hr/>
Total	149.050,00 m ²

Nesta área, de cerca de 150.000,00 metros quadrados poderão ser estabelecidos os armazens e demais instalações do cais, ficando ainda uma ampla área para entrepostos de diversas espécies, assim como locais disponíveis para o estabelecimento de instalações beneficiadoras, manufatureiras e fabris.

8) *Armazens* — Serão construídos inicialmente dois armazens tendo, cada um, a largura de 20,00 metros e comprimento de 80,00 metros, os quais terão uma capacidade suficiente para atender ao movimento atual do porto.

Quando se tornar necessário, poderá cada um destes armazens ser prolongado por mais 20,00 metros; além disso poderão ser construídos no terraplano do cais mais dois armazens, tendo um 20,00 x 100,00 metros e o outro 20,00 x 110,00 metros.

Crescendo o movimento do porto, poder-se-á ainda construir um segundo pavimento, o qual, se necessário, abrangerá não só os armazens previstos como a rua que os separa.

As paredes dos armazens serão feitas de alvenaria de tijolos.

A cobertura deverá ser de estrutura de aço ou madeira, repousando sobre pilares, dispostos segundo as paredes e ainda sobre uma fileira central de pilares.

Este tipo de estrutura permite o acréscimo de um 2.º pavimento, aproveitando em grande parte a do 1.º pavimento.

Os armazens terão uma plataforma de 3,00 m. de largura, coberta por alpendre.

9) *Secção transversal do cais* — O cais compreenderá: uma primeira faixa de 15,00 metros de largura, ao longo da muralha de — 10,00 metros de profundidade com uma declividade de 2 %, uma segunda de 5,00 m com 4 %; a faixa destinada aos armazens com 20,00 metros de largura, e 2 % de declividade; uma plataforma de 3,00 m de largura com 2 % de declividade, uma avenida de 14,00 metros de largura, repetindo-se em ordem inversa as faixas daí por diante até a muralha destinada aos barcos fluviais.

10) *Linha de guindastes* — Foi projetada uma linha de guindastes, com a bitola de 4,50 metros, em torno de todo o cais de atracação dos navios marítimos e bem assim dos fluviais, com os respectivos desvios e curvas para permitir o trânsito dos guindastes, ao longo de toda a extensão das muralhas de cais.

11) *Calçamento* — O calçamento do terrapleno do cais será a paralelepípedos.

12) *Escada de passageiros* — Haverá uma escada de concreto armado, para passageiros, da largura de 1,00 metro.

13) *Escada de marinheiros* — Serão colocadas quatro escadas de ferro para marinheiros.

14) *Bolards* — Serão colocados 10 bolards, dotados de contrapesos, afim de dar as tensões necessárias aos cabos de amarração dos navios.

15) *Instalação de água, força e iluminação* — Foram previstas as verbas necessárias para se fazerem as instalações acima.

16) *Gradil de fechamento* — Haverá um gradil de fechamento do terrapleno do cais, constituído de uma mureta de alvenaria e gradil de ferro.

17) *Guindastes* — Como os guindastes serão objeto de uma concorrência especial, e só serão adquiridos depois da conclusão das obras, a qual deverá ser em 1942, deixa de ser computado o custo destes, por não se poder prevê-lo.

18) *Dique para a construção da muralha de cais* — Sendo necessário este dique, afim de que nele se construa a parte inferior da estrutura do cais, contudo este elemento indispensavel para a

construção será também de grande utilidade, depois desta finda, pois poderá ser aproveitado para a reparação e até mesmo construção de barcos fluviais e de serviço do porto.

19) *Plano de desenvolvimento das instalações portuárias* — Na planta do cais a construir e futuros prolongamentos, acham-se projetados os cais e os armazens a construir inicialmente, em linhas eheias, e bem assim os prolongamentos dos cais para os navios marítimos e os para os fluviais, que figuram em linhas interrompidas.

Foram igualmente previstos os locais, em que poderão ser construídas carreiras ou diques, para a construção e reparação das embarcações fluviais.

Pelo plano, em causa, poderão igualmente ser localizados os armazens e instalações industriais, nas posições mais adequadas.

Está, desta maneira, delineado um plano diretor para o desenvolvimento de todas as instalações, que teem íntima ligação com o porto.

Pela citada planta, vê-se que os cais para navios marítimos poderão ter uma extensão total de 2.420,00 metros, além dos 400,00 metros a serem construídos de início.

Quanto aos cais para embarcações fluviais, torna-se possível estendê-los a mais de 10.000,00 metros.

Estas extensões são as computadas somente nos limites da planta; entretanto, quando necessário, serão elas ainda susceptíveis de prolongamento ao longo da margem, em direção ao sul.

OBRAS EXECUTADAS DIRETAMENTE PELO GOVERNO

Prosseguiram as obras de fixação de dunas em Tutóia em 259.100 metros quadrados com um dispêndio de 124:368\$000.

Os serviços de limpeza e desobstrução dos rios do Estado continuaram no rio Pindaré, com os mesmos resultados do exercício anterior, com a embarcação automotora já existente, denominada *Gomes de Sousa*. Uma nova draga fluvial de alcatruzes e descarga por calha, por ambos os bordos, foi adquirida e montada para auxílio do serviço nos rios, a qual foi registada com o nome de *Moraes Rego*.

Foram retirados do leito do rio Mearim 1.040 troncos com um volume de 1.294 metros cúbicos, nos meses de janeiro, fevereiro, julho e dezembro, únicos em que foi permitido trabalhar devido à enchente desse rio.

Foram construídos alojamentos para o pessoal na embarcação *Gomes de Sousa*, montada a draga *Moraes Rego*, concluída a construção de uma lancha a gasolina denominada *Fausto de Sousa*, reparado e conservado todo o material flutuante da Fiscalização e instaladas as

oficinas de carpintaria e ferraria em terreno contíguo ao da sede da Fiscalização. Em todos esses serviços, pela verba própria de obras foi despendida a importância de 477:210\$400.

Movimento de mercadorias — O movimento total de mercadorias neste porto em 1940 foi de 113.211 toneladas, enquanto que em 1939 foi de 136.726 toneladas, donde uma diminuição geral de 23:515 toneladas equivalentes a 17,2 %. O total do ano de 1940 compreende 2.034 e 67.325 toneladas de importação de longo curso e de cabotagem, 30.041 e 13.811 toneladas de exportação de longo curso e de cabotagem; e o de 1939 subdivide-se, na mesma ordem, em 4.873, 69.423, 42.218 e 20.212 toneladas. Resultam, pois, os decréscimos respectivos de 2.839, 2.098, 12.177 e 6.401 toneladas, ou sejam 58,3 %, 3,0 %, 28,8 % e 31,7, tendo como causa principal, especialmente no movimento de longo curso, a sensível diminuição do movimento de importação e exportação estrangeira causada pela guerra européia.

Movimento de navios — Em 1940 frequentaram o porto 77 navios de longo curso, com 157.076 toneladas de registro, todos estrangeiros, e 604 navios de cabotagem, com 769.868 toneladas de registro, todos nacionais.

Comparadas as toneladas com os obtidos no ano anterior, respectivamente de 274.536 e 710.580 toneladas de registro, verifica-se em longo curso uma diminuição de 117.460 toneladas de registro, ou de 42,8 %, como é natural em vista da guerra na Europa, e na cabotagem um aumento de 59.288 toneladas ou de 8,3 %, como consequência da diminuição em longo curso.

Receita — Consta somente do imposto adicional de 10 %, que rendeu, em 1940, 90:923\$2, com mui sensível diminuição em relação à quantia de 187:239\$7, apurada em 1939, no valor de 96:316\$5, que representa uma percentagem de decréscimo de 51,4 %.

PORTO DE TUTÓIA

Movimento de mercadorias — Nota-se no biênio de 1939 a 1940 uma diminuição geral, com ligeiro aumento apenas na exportação por cabotagem. Enquanto em 1939 a importação foi de 2.843 toneladas em longo curso e 9.727 toneladas em 1940, teve os valores respectivamente de 1.183 toneladas em longo curso e 8.475 toneladas em cabotagem, donde os decréscimos respectivos de 1.660 e 1.252, equivalentes a 58,4 % e 12,9 %. Na exportação os valores de 30.649 e 3.753 toneladas de longo curso e de cabotagem, em 1939, correspondem respectivamente 23.182 e 3.833 toneladas em 1940, donde o decréscimo em longo curso de 7.467 toneladas, ou de 24,4 %, e o pequeno aumento de 80 toneladas em cabotagem ou de 2,1 %.

Movimento de Navios — Em 1940 frequentaram o porto 63 navios de longo curso, todos estrangeiros, com 110.856 toneladas de registo, e 246 navios de cabotagem, com 129.592 toneladas de registo; enquanto que em 1939 entraram 73 navios de longo curso, todos estrangeiros, com 188.531 toneladas de registo, e 256 de cabotagem, com 140.778 toneladas de registo. Comparadas as tonelagens de registo, verificou-se para o movimento de longo curso uma diminuição de 77.675 toneladas ou sejam 41,2 %, como consequência da guerra européia; e para o de cabotagem um aumento de 11.186, ou sejam 7,9 %

Receita — Consta do imposto adicional de 10 % em 1940 de 38:211\$9, contra 49:044\$0 em 1939, donde se deduz o decréscimo, resultante da diminuição da importação de longo curso, de 38:211\$9, ou de 77,9 %.

ESTADO DO PIAUÍ

PORTO DE LUIZ CORREIA (AMARRAÇÃO)

Nenhuma obra foi executada nesse porto além do prosseguimento da fixação de dunas em uma área de 483.190 metros quadrados com o dispêndio de 231:931\$2, pela verba própria de obras .

Movimento de mercadorias — Porto de pequeno movimento, apresenta em 1940 e em 1939 somente o movimento de exportação por pequena cabotagem, que em 1940 foi de 1397 toneladas e em 1939 de 1.437 toneladas donde uma diminuição de 40 toneladas, ou de 2,8 %.

Movimento de navios — Reduziu-se, nos dois últimos anos, ao movimento de embarcações a vela, de pequena cabotagem, que em 1940 foi de 45 embarcações, com 1.056 toneladas de registro. Comparação esta tonelagem com a de 1.222 toneladas de registro, correspondentes às 54 embarcações entradas em 1939, verificou-se um aumento de 166 toneladas, equivalentes a 13,6 %.

RIO PARNAÍBA

Proseguiram as obras de melhoramentos do canal de São José com um dispêndio por serviços prestados de 119:265\$100.

Uma pequena draga de alcatruzes foi adquirida pela verba orçamentária de aparelhamento do exercício de 1939 para auxiliar os melhoramentos desse rio, a qual uma vez montada iniciou, com pleno êxito, os serviços de dragagem no rio Igarassú trecho fronteiro à cidade de Parnaíba.

Ainda pela verba própria foi adquirido o material necessário para a construção de uma lancha a gasolina.

Estudos topo-hidrográficos foram realizados entre o igarapé dos Camaleões e o rio Parnaíba, afim de estudar a possibilidade de encurtamento da linha de navegação entre Parnaíba e Tutóia.

Com o intuito de estudar e projetar os melhoramentos de que carece o rio Parnaíba, foi organizada uma comissão especial com instruções aprovadas por V. Ex. por portaria n. 436, de 19 de agosto de 1940, modificada pela portaria n. 564, de 28 de outubro de 1940,

comissão essa que desde logo ficou também incumbida de executar as obras preliminares necessárias de limpeza e desobstrução desse rio.

Instalou essa comissão os seus trabalhos em outubro, tendo realizado os seguintes nos 45 dias de que dispôs:

Caminhamentos.	14 km
Nivelamento e contra-nivelamento.....	14 km
Secções transversais	600
Nivelamento cadastral da cidade de Parnaíba....	1,5 km
Perfis instantâneos	5
Observações da altura do rio.....	45 dias

Além desses estudos, pelas verbas que lhe foram distribuídas, adquiriu a Comissão 1 motor de popa de 10 HP, uma lancha de 12 HP, madeira e demais material para construção de um alojamento flutuante, e vários materiais de escritório, tendo despendido com pessoal e material a importância de 84:327\$300.

No exercício de 1941 prosseguirão os serviços de estudos e obras não só de limpeza e desobstrução desse rio como o de fixação de dunas e melhoramentos do canal de São José.

ESTADO DO CEARÁ

PORTO DE FORTALEZA

Proseguiram as obras de construção desse porto, sob o regime de concessão outorgada ao Estado, pelo decreto n. 23.606, de 20 de dezembro de 1933, e contrato de 15 de fevereiro de 1934. concessão essa não só para a execução dessas obras como também para a futura exploração comercial do mesmo porto, na forma da legislação então vigente.

Conforme já exposto em relatórios anteriores, após novos estudos realizados, foi modificada a localização do porto com o decreto n. 544, de 7 de julho de 1938, aprovados novo projeto e orçamento e execução pela contratante, a Companhia de Construções Cívicas e Hidráulica, com a modificação do seu contrato firmado com o Estado em virtude da concorrência pública aprovada pelo decreto n. 1.680, de 25 de maio de 1937,

Para a execução dessas obras contribuiu desde logo o Governo Federal com a importância de 25.055:805\$7, papel, produto da arrecadação da taxa de 2 %, ouro, no período de 1909 a 1933, a qual ficou desde logo entregue ao Estado. Ainda de acordo com disposição contratual obrigou-se o Governo Federal a entregar também a importância de 10 % adicionais que substituiu a taxa de 2 %, o que tem sido feito pela Alfândega local.

O orçamento das obras contratadas elevou-se a 20.132:444\$0, dele excluídas as de dragagem e aparelhamento do porto que serão objeto de uma futura concorrência pública.

Além da importância despendida de julho de 1938 a 31 de dezembro de 1939, no total de 4.294:536\$7, com obras realizadas por conta do auxílio federal, foi durante o ano de 1940 empregada mais a de 3.044:583\$2 elevando assim a despesa a 7.239:119\$920.

As despesas realizadas desde o início e separadamente nos dois períodos citados foram as seguintes:

<i>Obras</i>	<i>de 7-38 a 12-39</i>	<i>Durante ano 40</i>	<i>Despesa total</i>
Enrocamento A	195:716\$340	—	195:716\$340
Enrocamento B	48:820\$800	386:049\$720	434:870\$520

Quebra-mar.	105:120\$960	792:123\$800	897:544\$760
Tubulões.	2.120:000\$000	—	2.120:000\$000
<hr/>			
Aparelhamento	2.469:658\$100	1.178:473\$520	3.648:131\$620
Aquisição de 40 caixas metálicas	408:510\$000	—	408:510\$000
Montagem das 40 caixas metálicas..	16:000\$000	16:000\$000	32:000\$000
Reparo do "Titan" nos estaleiros do Rio.	700:000\$000	600:000\$000	1.300:000\$000
Montagem do "Titan" em Mocuripe.	—	192:053\$600	192:053\$600
Aquisição de um guindastes "Os-good"	—	468:408\$300	468:408\$300
Reparo em 3 locomotivas e 40 vagões.	302:238\$200	95:419\$000	397:729\$200
Aquisição de um "rock-grab"	—	25:897\$400	25:897\$400
Reparo da linha férrea de Mocuripe.	35:000\$000	10:000\$000	45:000\$000
Direito de importação sobre cimento.	12:275\$400	47:981\$300	60:256\$700
Aquisição de 214 vigas de madeira para as estruturas..	—	29:746\$000	29:746\$000
Aquisição de 7.750 rebites para as estruturas.	—	3:642\$500	3:642\$500
Aquisição de 7.500 parafusos para as estruturas	—	10:065\$000	10:065\$000
<hr/>			
	1.474:023\$600	1.499:284\$800	2.973:308\$700
<i>Diversos</i>			
Dunas de Mocuripe..	4:144\$000	30:567\$100	34:711\$100
Ponte metálica.	—	19:715\$400	19:715\$400
Despesas administrativas no escritório do Estado...	31:508\$600	36:459\$600	77:968\$200
<hr/>			
	35:652\$600	86:742\$100	122:394\$700

Pessoal

Dunas de Mocuripe.	21:860\$000	134:874\$000	157:734\$000
Ponte metálica.....	—	15:654\$000	15:654\$000
Vencimento Comissão Estadual Fiscal.	193:935\$700	127:961\$200	321:896\$900
	215:795\$700	279:489\$200	495:284\$900

RESUMÔ DA DESPESA TOTAL REALIZADA PELO ESTADO ATÉ
31 DE DEZEMBRO DE 1940

Com obras constantes do contrato.....	3.648:131\$620
Aparelhamento e reparações.....	2.973:308\$700
Diversos.	122:394\$700
Pessoal	495:284\$900
	<hr/>
	7.239:129\$920

As obras de construção do Porto do Ceará (em Mocaripe), que vem sendo executadas pela Companhia Civilhidro, por contrato com o Estado concessionário ao se iniciar o ano de 1940, estavam na seguinte situação.

a) fundidos 82 tubulões de concreto armado que formam a infra-estrutura do cais.

b) em pleno avançamento os enrocamentos laterais de fechamento do futuro terrapleno.

c) em montagem no Porto do Ceará as várias partes componentes do Titan que havia sido reconstruído antes nos Estaleiros da Companhia empreiteira no Rio de Janeiro (sendo 50 % construção nova; e 50 % reparações).

d) preparo da praça e frente de ataque da pedreira de Monguba, com 320 metros de largura, para fornecer a pedra necessária à construção do quebra-mar.

Montado o Titan na Ponta de Mocaripe, em esplanada previamente ali preparada, logo no começo do ano de 1940 foi dado início à construção do quebra-mar, tendo o Titan nos quatro primeiros meses lançado ao mar 53.640,350 toneladas de pedra de várias categorias.

Em começo de julho foi infelizmente interrompida a execução do quebra-mar, em virtude de lamentável acidente ocorrido com o Titan. Esse importante aparelho, em virtude de causa fortuita, teve o movimento de contrapeso impedido, por se ter desprendido, supõe-se, a chaveta de uma roda mensageira do comando de seu deslocamento; dessa simples causa resultou o desequilíbrio da lança, que se projetou sobre o quebra-mar, ficando em parte imersa.

Todo o restante do ano as atividades da Companhia empreiteira se concentraram na restauração do Titan, estando no fim do ano praticamente terminado esse árduo e difícil trabalho especializado, esperando-se para o mês de janeiro de 1941 o reinício da construção do quebra-mar.

É assim que o pequeno movimento de pedra para o quebra-mar registado no 2º semestre no total de 2.315,230 toneladas se destinou a manter e melhorar a plataforma e praça de enraizamento, tendo sido empregado nesse trabalho um dos guindastes da construção dos enrocamentos.

Prosseguindo na construção dos enrocamentos laterais de prisão do terraplano, nesse serviço foram colocados 22.717,840 m3 de pedra.

Durante o ano foi dado andamento à construção do Ramal Poronguba-Mocuripe, executada diretamente pela Rede de Viação Cearense, devendo estar concluído provavelmente na época da volta do Titan ao serviço, em princípio de 1941.

Depois dessa primeira fase, que podemos dizer preparatória, os elementos necessários a um andamento regular e intensivo dos trabalhos estão todos em perfeita coordenação e em condições para podermos fazer os melhores prognósticos para o progresso das obras no ano vindouro de 1941.

De fato, a não ser o fornecimento pelo Estado de 3 locomotivas para a intensificação do transporte de pedra, que ainda não foi efetivado, todos os demais elementos nos permitem fazer aquele juízo animador.

OBRAS COMPLEMENTARES

Por ocasião de ser adjudicada à Companhia Contratante a construção do Porto do Ceará, situada em Mocuripe, foram apenas contratadas obras de igual valor às que a mesma Companhia tinha contratado anteriormente, quando a locação do porto era em Fortaleza.

Não estando por isso prevista no atual contrato a execução de obras essenciais à exploração do Porto, como são a dragagem, o terraplano e o aparelhamento, foi recomendado ao Estado concessionário que fossem tomadas desde já as medidas administrativas indispensáveis para execução dessas obras complementares.

Movimento de mercadorias — No ano de 1940 o movimento geral de mercadorias, de 163.590 toneladas, dividiu-se em 22.656 toneladas de importação estrangeira, 69.767 toneladas de importação de cabotagem, de exportação para o estrangeiro e 19.628 toneladas de exportação por cabotagem. Em 1939, o total de 189.330 toneladas dividiu-se, respectivamente, em 20.655, 70.814 e 22.537 toneladas.

Assim, comparados os quatro valores obtidos no biênio, resulta um aumento apenas na importação de longo curso, proveniente prin-

principalmente da importação de ferragens, gasolina e querosene dos Estados Unidos, aumento esse de 2.001 toneladas, ou de 9,7 %; na importação de cabotagem foi de 1.047 toneladas, ou de 1,5 %. Quanto a exportação para o estrangeiro, decréscimo de 23.784 toneladas, ou de 31,6 %; e por cabotagem, decréscimo de 2.910 toneladas, ou de 12,9 %.

Movimento de navios — Em 1940 frequentaram o porto 690 navios, com 1.122.959 toneladas de registo, dos quais 129 de longo curso, com 261.893 toneladas e 561 de cabotagem, com 861.066 toneladas.

Comparadas as toneladas de registo com os obtidos em 1939, cujo total de 609 navios, com 1.181.978 toneladas de registo, dividiu-se em 411.427 toneladas de longo curso e 770.978 toneladas de cabotagem, verifica-se decréscimo em longo curso, de 149.534 toneladas correspondente a 36,3 %, e aumento em cabotagem, de 90.515 toneladas correspondente a 11,7 %.

Receita — Porto ainda em construção, dá como receita somente o imposto adicional de 10 %, que em 1940 foi de 669:095\$0 contra 743:131\$4, donde o decréscimo de 74:036\$4, corresponde a 10 %.

OBRAS EXECUTADAS DIRETAMENTE PELO GOVERNO FEDERAL

Proseguiram por tarefa os serviços de fixação de dunas em Camocim, numa área de 333.334 metros quadrados e em Aracati em 166.666 metros quadrados. Por administração direta foram ainda executados 73.280 metros quadrados de fixação de dunas na barra do rio Ceará.

A importância total despendida pela verba própria elevou-se a 259:898\$080.

PORTO DE CAMOCIM

Movimento de mercadorias — Não há importação estrangeira neste porto. No ano de 1940 a importação de cabotagem foi de 6.616 toneladas e a exportação constou de 40.451 toneladas de longo curso e 7.982 toneladas de cabotagem, num total geral de 55.049 toneladas de mercadorias transitadas no porto.

Tendo em 1939 sido as três parcelas respectivamente de 7.251, 20.559 e 24.680 toneladas, nota-se decréscimo apenas na importação, no valor de 635 toneladas, ou 8,8 %, ao passo que tornou-se quasi dupla a exportação para o estrangeiro, no aumento de 19.892 toneladas, ou uma percentagem de 96,8 %, predominando nesse notável aumento a exportação da mamona, cera de carnaúba e goma de mandioca para os Estados Unidos e a Inglaterra. Quanto à expor-

tação por cabotagem o aumento foi de 1.112 toneladas, correspondente à percentagem de 16,2 %.

Movimento de navios — Em 1940 frequentaram o porto 135 navios, com 77.198 toneladas de registo, dos quais 23 de longo curso com 51.146 toneladas de registo, e 112 de cabotagem, com 26.056 toneladas de registo. Comparados os valores destas tonelagens com os da frequência de embarcações em 1939, num total de 120 embarcações, com 122.735 toneladas de registo, dividido em 30 de longo curso, com 86.745 toneladas e 90 de cabotagem, com 35.990 toneladas, verificou-se decréscimo geral, que em longo curso foi de 35.599 toneladas de registo, ou de 41 %, e em cabotagem foi de 9.938 toneladas de registo, ou 27,6 %.

Não sendo este porto organizado, nem havendo nele importação, não há receita portuária a registar.

PORTO DE ARACATÍ

Movimento de mercadorias — Porto de pequeno movimento e só dando entrada a navios com calado reduzido, não tem movimento de importação estrangeira. O total de 7.416 toneladas de mercadorias movimentadas em 1940 corresponde a 1.913 toneladas de importação de cabotagem, 50 toneladas de exportação para o estrangeiro e 5.753 toneladas de exportação por cabotagem. Comparados estes valores com aqueles em que se dividiu o total de 8.275 toneladas em 1939, respectivamente de 1.239, 606 e 6.428 toneladas, verifica-se aumento na importação de 674 toneladas, ou 54,4 %, e diminuição em toda a exportação, de 556 toneladas, ou 91,7 %, na exportação para o estrangeiro e 665 toneladas, ou 10,3, na exportação por cabotagem.

Movimento de navios — Em 1940 frequentaram este porto 59 embarcações de cabotagem, com 75.980 toneladas de registo, sem que tenha havido navegação de longo curso, como em 1939. Comparada esta tonelagem com a de 45.296 toneladas obtidas em 1939, nota-se um aumento de 30.684 toneladas, ou seja de 67,7 %.

Nenhuma receita produz este porto, visto não ser organizado, nem ter importação estrangeira que dê lugar à arrecadação de imposto adicional de 10 %.

ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE

PORTO DE NATAL

Contratadas as obras de melhoramentos desse porto, em 1921, com a firma C. H. Walker & Cia., foram suspensas no seu início, em virtude da rescisão do respectivo contrato. Reiniciadas, em 1926, com a construção direta pelo Governo, e por verbas orçamentárias, teve a sua exploração comercial iniciada em 1932, também por administração direta, e nos termos do decreto n. 21.995, de 21 de outubro do mesmo ano.

Tomada de contas — No regime em que se encontra o porto, explorado por administração direta do Governo, não se tem procedido a tomada de contas, sendo os resultados dessa exploração apenas consignados nos quadros estatísticos.

Sendo todos os portos organizados sujeitos a tomadas de contas para os efeitos de comprovação da respectiva renda e custeio, esse Departamento providenciou no sentido da Fiscalização proceder, junto à Administração do Porto, as apurações necessárias segundo o mesmo crédito adotado para as demais administrações, mesmo sem a assistência de representantes do Ministério da Fazenda e Tribunal de Contas.

Autonomia do porto — Desde dcis anos vem este Departamento submetendo à apreciação desse Ministério a decretação da autonomia desse porto, em moldes mais simples dos adotados para o porto do Rio de Janeiro, de modo a poder não recolher ao Tesouro a renda apurada, utilizando-a no seu custeio e conservação, que até então vem sendo atendido por verbas orçamentárias escassas. Ainda nessas propostas tem o Departamento seguido a utilização da renda adicional de 10 % em benefício do porto, como renda complementar.

Trata-se de assunto que urge resolver em benefício do serviço e bem assim do seu pessoal operário.

Tarifa portuária — Continua em vigor a tarifa aprovada pela portaria n. 875, de 8 de novembro de 1935, modificada pelos ds ns. 511, de 1 de outubro e 603, de 7 de dezembro de 1940.

Receita e despesa — As receitas e despesas da exploração comercial desse porto nos últimos três anos, incluída a adicional de 10 % sobre os direitos da importação, foram as seguintes:

	<i>Receita</i>	<i>Despesa</i>	<i>Saldo</i>
1938.	669:173\$200	577:446\$497	91:726\$703
1939.	491:063\$300	535:056\$569	— 43:993\$269
1940.	429:744\$500	549:532\$800	— 19:788\$300

Aparelhamento portuário — Não satisfaz às exigências do serviço o aparelhamento existente constante de 200 metros de cais, 5 guindastes a vapor de 2 a 5 toneladas de capacidade, uma cábrea flutuante para 60 toneladas, 1 rebocador e algumas chatas, e 2 armazéns de 70mx25m construídos em concreto armado.

Para suprir essa deficiência mais 200 metros de cais encontram-se em fraca construção.

OBRAS EXECUTADAS DIRETAMENTE PELO GOVERNO

Obras de ampliação do porto de Natal — Prosseguem as obras de prolongamento do cais do porto de Natal, onde, de acordo com o contrato firmado com a Companhia Civilhidro, por concorrência pública, foram aplicados 779:707\$0, e mais 87:585\$643, de material fornecido à Companhia, pela Fiscalização.

Ficou concluída a cravação de 26 tubulões, 1.400 m3 de estrado de cais, 28.000 m3 de enrocamento, 800 m3 de muro de concreto e 20 metros de cantaria de capeamento. Essas obras deverão ficar concluídas dentro do próximo exercício de 1941 e iniciadas as de restauração do antigo cais, já aprovadas pelo Governo.

Em Maxaranguape — Foram fixados 2.916.650 m2 de dunas, na importância de 139:992\$0 e na Praia da Areia Preta 135.400 m2, no valor de 64:992\$000.

No porto de Macau — Ficou concluída a construção de uma baragem com o respectivo dique de ligação, e grande parte da outra, importando o total da obra em 229:864\$000.

No Rio Cunhaú — Foi desobstruída a barra do rio Cunhaú, com a derrocagem da pedra que se encontrava no canal e respectiva dragagem.

Prosseguiram os trabalhos dos espigões de pedra, de fixação de dunas e cercas de isolamento e das obras de proteção às margens e exploração da pedreira. Foi aplicada a importância de 100.000\$0 nesses trabalhos.

Com a verba de 150:000\$0, destinada à "Limpeza e desobstrução de rios", foi feita a aquisição de materiais, inclusive explosivos, e

embarcações apropriadas, reparos da aparelhagem existente e trabalhos de abertura da barra do Camurupim para restabelecimento do desaguadouro da Lagoa Papari.

Foram estudados o rio Cunhaú e os vales dos rios Catú e Santo Alberto, bem como as lagoas Capeba e Guaraira, estas últimas no município de Areia. Foi empregada, nesses estudos, uma verba de 80:000\$0, inclusive os já referidos, da barra do Camurupim e a aquisição de instrumentos.

Movimento de mercadorias — No ano de 1940 o movimento de mercadorias dividiu-se em 2.618 toneladas de importação estrangeira, 22.566 toneladas de importação de cabotagem, 12.298 toneladas de exportação para o estrangeiro e 21.513 toneladas de exportação por cabotagem. Comparados estes valores com os obtidos em 1939, que foram respectivamente de 3.066, 23.468, 18.414 e 21.513 toneladas, verificou-se decréscimo em toda a importação, de 448 toneladas em longo curso e de 902 toneladas em cabotagem, sejam 14,6 % e 3,8 % respectivamente; decréscimo na exportação para o estrangeiro, de 6.116 toneladas ou 33,2 %, e aumento na de cabotagem, de 8.877 toneladas, ou 18,9 %. aumento este que compensa até certo ponto aquela diminuição, de sorte que entre os totais gerais em 1940 e 1939, respectivamente de 58.995 e 59.343, se nota uma diminuição muito reduzida, de 348 toneladas, ou seja de 0,7 %.

Movimento de navios — Em 1940 o porto foi frequentado por 500 navios, com 1.555.023 toneladas de registo, dos quais 27 de longo curso, todos estrangeiros, com 102.246 toneladas de registo, e 473 de cabotagem nacionais com 1.242.777 toneladas de registo. Comparadas estas toneladas com as do ano de 1939, respectivamente de 212.220 e 1.141.078 toneladas, verificou-se que, enquanto houve decréscimo como era de esperar, em longo curso e igual a 109.974 toneladas de registo, ou 51,8 % houve aumento em cabotagem, igual a 161.699 toneladas de registo, ou 8,9 %. A tonelagem total de 1940 sobrepujou a de 1939 em 1.725 toneladas de registo, havendo assim compensação.

Receita — A receita total do porto, em 1940, foi de 429:744\$4, sendo 352:197\$9 da renda bruta das taxas portuárias e 77:546\$5 do imposto adicional de 10 %, valores estes que, comparados aos obtidos respectivamente em 1939, de 393:400\$5 e 111:196\$6, demonstram decréscimos, de 41:202\$6, ou 10,5 %, na renda bruta, e de 33:650\$1, ou 43,4 % no imposto adicional de 10 %.

ESTADO DA PARAIBA

PORTO DE CABEDELLO

Continuaram a cargo do concessionário, o Estado da Paraíba, a exploração comercial e a execução de obras novas e de conservação desse porto, nos termos do contrato celebrado em 25 de julho de 1931 e de acordo com a autorização contida no decreto n. 20.183, de 7 do mesmo mês.

A requerimento do Estado, em 1936, foi estudada por este Departamento a revisão do contrato vigente, de modo a adotá-lo à legislação portuária decretada em 1934. Estava essa revisão dependente de resposta do Estado, o que foi por ele feito em 19 de novembro de 1940 e encaminhado a V. Exa. pelo officio 4.430, de 20 do mesmo mês.

Tarifas portuárias — Continuou em vigor a tarifa aprovada pela portaria n. 894-A, de 11 de novembro de 1935, com as alterações constantes da portaria n. 375, de 10 de julho de 1940.

Tomada de contas — Procedeu-se à tomada de contas relativa ao exercício de 1939, aprovada por V. Exa. pelo aviso n. 2.452, de 16 de agosto de 1940.

Os resultados obtidos nessa tomada de contas foram os seguintes:

Capital reconhecido até 31-12-1939.....	9.619:551\$221
Renda bruta no período.....	1.038:140\$700
Custeio e conservação no período.....	925:706\$513
Renda líquida no período.....	112.434\$187
Percentagem do custeio s/a renda bruta.....	89%
Percentagem da renda líquida s/o capital.....	1,16%

Aparelhamento — Possui o porto de Cabedello 400^m,20 de cais de estacaria de aço, 4 armazens internos com 9.008^m2,00 de área total, 5 guindastes elétricos, sendo 1 de 5 toneladas e 4 de 1,5, quatro pontes rolantes elétricas de 2 toneladas e 1 manual de 1 tonelada. O porto não dispõe de locomotivas, mas possui 1 vagão com lotação de 35 toneladas, 5 com lotação de 24 toneladas e 9 com lotação de 10 toneladas,

alem de 2.320^m,85 de linhas férreas, sendo 1.216^m,50 internas e 1.104^m,35 externas, todas com bitola de 1^m,00.

Movimento de mercadorias — O movimento de mercadorias em 1946, no total de 117.754 toneladas, dividiu-se em 5.982 toneladas de importação estrangeira, 29.589 toneladas de importação por cabotagem, 26.328 toneladas de exportação para o estrangeiro e 55.885 toneladas de exportação por cabotagem; e no ano anterior o total de 109.807 toneladas apresentou respectivamente nesses quatro movimentos 3.066, 23.468, 18.444 e 14.395 toneladas.

Resulta que, comparados esses valores do biênio, se teve aumento em toda a importação e na exportação de cabotagem, havendo diminuição somente na exportação para o estrangeiro, resultante da guerra européia. Na importação estrangeira o aumento foi de 4.472 toneladas, ou 32,9%, na de cabotagem foi de 2.705 toneladas, ou 10,1%; na exportação para o estrangeiro a diminuição foi de 5.107 toneladas ou 16,2%, e na de cabotagem o aumento foi de 8.877, ou 18,9%.

Movimento de navios — Em 1940 frequentaram o porto 63 navios de longo curso, com 484.260 toneladas de registo, e 382 de cabotagem, com 675.153 toneladas de registo, num total de 445 navios, com 859.413 toneladas de registo.

Comparadas estas tonelagens com as obtidas no ano anterior, as quais foram de 267.726 toneladas de registo respectivamente, verificou-se decréscimo no movimento de longo curso, como é natural, em vista da guerra européia, de 83.466 toneladas de registo ou 31,2%, ao passo que, em compensação, aumentou o movimento de cabotagem em 47.009 toneladas de registo, ou 7,5%.

Receita — Em 1940 a renda bruta das taxas portuárias teve um total de 1.057:099\$6, contra 878:832\$8 em 1939, donde o aumento de 178:266\$8, sejam 20,3%.

O imposto adicional de 10% em 1940 rendeu 120:223\$5, contra 147:136\$4 em 1939, donde o aumento de 26:912\$9, sejam 18,3%. Há, pois, aumento em toda a receita do porto.

PORTO DE JÓÃO PESSOA

A maior parte do movimento comercial do Estado sendo feita pelo porto organizado de Cabedelo, resume-se o movimento do porto da capital, com a reduzida profundidade do seu ancoradouro e do canal de acesso, a algum movimento de cabotagem, sobretudo de pequena cabotagem, por meio de lanchas e veleiros.

Movimentos de mercadorias — Em 1940 consistiu em 15.841 toneladas de mercadorias de cabotagem, sendo 7.252 toneladas de

importação e 8.589 toneladas de exportação, valores estes que, comparados com os verificados em 1939, respectivamente de 5.318 e 5.093 toneladas, demonstram aumento, que na importação é de 1.934 toneladas, ou de 36,4%, e na exportação é de 3.486 toneladas, ou de 68,4%.

Movimento de embarcações — O movimento de embarcações de cabotagem de pequeno calado foi, em 1940, de 217 embarcações, com 11.539 toneladas de registro, enquanto que, em 1939, se teve 173 embarcações, com 9.320 toneladas de registro, verificando-se assim aumento, no biênio, de 2.219 toneladas de registro ou de 23,8%.

ESTADO DE PERNAMBUCO

PORTO DE RECIFE

A exploração comercial e a execução de obras no porto de Recife continuaram sob o regime de concessão outorgada ao Estado, em virtude do decreto n. 14.531, de 10 de dezembro de 1920, e revisão do contrato efetuada em 4 de março de 1938, com base na autorização contida no decreto-lei n. 1.995, de 1 de outubro de 1937.

O prazo da concessão é o de 60 anos, contados de 29 de março de 1938, data do registo do contrato pelo Tribunal de Contas.

Tarifas portuárias — Continuaram em vigor as tarifas aprovadas pela portaria n. 746, de 23 de setembro de 1935, com várias modificações parciais comunicadas pelo relatório de 1938 e as das portarias ns. 484, de 3 de outubro de 1938 e 59, de 2 de fevereiro de 1940.

Tomadas de contas — Foram efetuadas as tomadas de contas referentes aos exercícios de 1937 e 1938.

Em 1937

Renda do cais.....	4.577:311\$900
Renda complementar dos 10% adicionais.....	7.198:366\$200
Renda total	11.775:678\$100
Custeio e conservação.....	10.596:333\$300
Renda líquida no período.....	1.179:344\$800
Juros de empréstimo.....	2.157:951\$100
Capital reconhecido ao Estado no período.....	15.116:660\$950
Capital reconhecido ao Estado no total.....	73.567:000\$973
Saldo com o Estado no ano.....	27.165:785\$203

Em 1938

Renda do cais.....	5.002:180\$400
Renda complementar	8.094:367\$400
Renda total	13.096:547\$800
Custeio e conservação.....	8.906:741\$600
Renda líquida no período.....	4.189:806\$200
Juros do empréstimo.....	2.319:131\$500
Capital reconhecido ao Estado no período.....	236:774\$600
Capital reconhecido ao Estado no total.....	73.803:775\$573
Saldo com o Estado no ano.....	28.799:685\$303

Essas tomadas de contas, assim apuradas, não foram ainda enca-minhadas a V. Exa. para aprovação, por terem sido devolvidas à Fiscalização para esclarecimentos de deficiências encontradas.

Aparelhamento do porto — Possui o porto 2.270^m,18 de cais de várias profundidades, a partir do máximo de 10 metros, 17 armazens com uma área total de 41.343^m2,00, 50 guindastes elétricos de 1,5 e 5 toneladas, 4 a vapor, de 2,5 a 8 toneladas, e no interior dos armazens 46 pontes rolantes de 1,5 toneladas.

Obras novas — Pelo Estado concessionário prosseguiu o serviço de montagem da grande ponte para descarga de carvão, adquirida na Inglaterra, faltando para a sua conclusão a instalação elétrica e pintura.

Para o parque carvoeiro, onde irá operar essa ponte, foi iniciada a construção de mais 200 metros de cais de 10 metros no prolongamento do existente, achando-se pronta a cava de fundação em toda a extensão com o respectivo enrocamento de regularização e lançados contiguamente ao cais velho setenta e quatro bloeos artificiais de concreto em cineo fiados, a partir da cota — 10^m,00.

Serviços realizados pelo Governo Federal — Diretamente executadas pela Fiscalização do Porto, prosseguiram as obras de melhoramentos do canal de Goiana, tendo sido realizados o de revestimento de 201 metros de margem em pranchões de concreto armado, terminada a dragagem da bacia de evolução e a de repasse de 1.500 metros de canal onde se verificaram desmoronamentos resultantes de diversas echeias.

De acordo com o projeto e orçamento organizados pelo Departamento e aprovados pelo decreto n. 5.673, de 21 de maio de 1940, foram construídos 340 metros de canal de saneamento de Santo Amaro, em concreto armado.

Movimento de mercadorias — Em 1940 o movimento total de mercadorias, de 1.064.059 toneladas, dividiu-se em 348.129 toneladas de importação estrangeira, 187.187 toneladas de importação de cabotagem, 92.014 de exportação para o estrangeiro e 436.729 toneladas de exportação por cabotagem. Comparados esses valores com os que compõem o movimento total de 1.077.611 toneladas em 1939, respectivamente de 351.957 toneladas, 172.713 toneladas, 121.110 toneladas e 431.831 toneladas, verifica-se decréscimo na importação e na exportação estrangeira, ao passo que aumento nas de cabotagem, com efeito previsível da guerra européia, sendo os decréscimos naqueles respectivamente de 3.828 toneladas e 29.096, ou 1,1% e 24,0%; e os aumentos neste de 14.436 toneladas e 4.898, ou 8,4% e 1,1%.

Os países que forneceram maior contingente de importação foram, por ordem, os Estados Unidos, a Holanda e a Inglaterra e de exportação foram os Estados Unidos, a Bélgica e a Inglaterra.

Movimento de navios — No ano de 1940 frequentaram o porto 449 navios de longo curso, com 1.394.640 toneladas de registo e 1.316 navios de cabotagem, com 1.635.213 toneladas de registo, num total de 1.765 navios, com 3.029.853 toneladas de registo.

Comparadas as tonelagens com as do ano anterior, que foram de 2.511.295 em longo curso e 1.518.221 em cabotagem, verifica-se, semelhantemente ao constatado no movimento de mercadorias, decréscimo em longo curso e aumento em cabotagem, aquele de 1.116.655 toneladas, ou 44,5%, e este de 117.192 toneladas, ou 7,7%.

Receita — Em 1940 a renda bruta das taxas portuárias foi de 10.352:397\$1, contra 9.549:386\$5 em 1939, donde o aumento de 803:000\$6, equivalente a 8,4%; e o imposto adicional de 10% foi de 3.933:334\$9, contra 4.611:284\$3 em 1939, donde o decréscimo de 677:949\$4, ou sejam 14,7%. Resulta uma receita total em 1940 de 14.285:732\$0, contra 14.160:670\$8 em 1939, o que demonstra um acréscimo de 125:061\$2, ou sejam 0,9%.

ESTADO DE ALAGOAS

PORTO DE JARAGUÁ

A construção e exploração comercial desse porto foram dadas em concessão ao Estado, por contrato firmado em 30 de novembro de 1933, com base no decreto n. 23.459, de 16 do mesmo mês.

De acordo com disposição contratual, recebeu o Estado, de início, a importância de 18.500:000\$0 correspondente à arrecadação dos 2% ouro, até 1933. Do mesmo modo pertence ao Estado o produto dos 10% adicionais, sucedâneo dos 2% ouro, que lhe tem sido entregue pela Alfândega, produto da arrecadação feita nos anos seguintes a 1933.

As obras foram, por concorrência pública, contratadas com a Companhia Geobra, pelo Estado, e acham-se concluídas, sendo os seus característicos os seguintes:

a) molhe de acesso em estacas-prancha de aço com 1.347 metros de extensão e 14 metros de largura, comportando duas linhas férreas de 1 metro de bitola e uma plataforma para rodovia;

b) cais quebra-mar, acostavel na parte interna com 400 metros em alinhamento reto, 20 metros de largura, com três linhas férreas de 1 metro de bitola, uma linha de guindastes e uma plataforma coberta;

c) dois armazens no terrapleno da margem de 20^m x 80^m cada um;

d) instalações complementares de água, luz, energia e acessórios do cais.

Essas obras foram levadas a efeito de acordo com os projetos e orçamentos aprovados pelo decreto n. 826, de 19 de maio de 1936, modificado pelos de ns. 2.420, de 26 de fevereiro de 1938, 3.573, de 9 de janeiro de 1939 e 5.249, de 12 de fevereiro desse ano.

A importância total dos orçamentos aprovados atingiu a.....
21.459:758\$300.

Por uma nova concorrência só há pouco anunciada pelo Estado será adquirido o aparelhamento necessário de guindastes, pontes rolantes, vagões e locomotivas, imprescindível ao funcionamento do porto, aquisição essa que será custeada pelo saldo em poder do Estado, pelo que de futuro render os 10% adicionais, pela renda do porto quando entrar em exploração ou pelos recursos próprios do Estado.

É de lamentar que o Estado concessionário não tenha cuidado da aquisição desse aparelhamento, no devido tempo, conforme avisos dados por este Departamento.

Levantamento topo-hidrográfico — Pela Fiscalização foi feito o levantamento topo-hidrográfico do porto pelo qual se verifica terem se mantido as profundidades da baía abrigada pelas obras.

Movimento de mercadorias — Em 1940 o movimento de mercadorias, num total de 180.762 toneladas distribuiu-se em 1.672 toneladas de importação estrangeira, 36.509 toneladas de importação de cabotagem, 38.862 toneladas de exportação de longo curso e 103.719 toneladas de cabotagem. Tendo em 1939, o total de 210.030 toneladas se dividido, respectivamente, em 3.198 toneladas, 41.657 toneladas, 35.936 toneladas e 129.239 toneladas, resulta que no biénio houve um aumento somente na exportação de longo curso, no valor de 2.926 toneladas, sejam 8,1%. Quanto à importação, os decréscimos foram de 1.526 toneladas em longo curso ou sejam 47,7%, e de 5.148 toneladas em cabotagem, ou sejam 12,4%; e quanto à exportação por cabotagem, o decréscimo foi de 25,520 toneladas ou sejam 19,7%.

Movimento de navios — Em 1940 frequentaram o porto 801 navios, com 1.398.172 toneladas de registo, sendo 84 de longo curso, com 216.599 toneladas de registo, e 717 de cabotagem, com 1.181.573 toneladas de registo.

Comparadas as toneladas com as do ano de 1939, que foram, respectivamente, de 299.143 e 1.110.325 toneladas, verifica-se decréscimo em longo curso e aumento em cabotagem, aquele de 82.544 toneladas, ou 27,6%, este de 71.248 toneladas, ou 6,4%.

Receita — Consta o imposto adicional de 10%, que em 1940 rendeu 145:010\$8, contra 195:722\$7 em 1939, resultando o decréscimo de 50:711\$89, equivalente a 25,9%.

ESTADO DE SERGIPE

PORTO DE ARACAJÚ

Pelo decreto n. 23.460, de 16 de novembro de 1933, foi concedido ao Estado a construção e a exploração comercial desse porto, entregando o Governo Federal, para fazer face às despesas de execução das obras, o produto da taxa de 2% ouro, e do imposto de 10%, sobre os direitos de importação que substituiu essa taxa. Para cumprir essa obrigação contratual foi, pelo Governo Federal, aberto o crédito de 3.579:930\$0, para ser entregue ao Estado, correspondente aos 2% ouro e 10% adicionais do período de 1913 a 1936, pelo decreto n. 1.501, de 10 de agosto de 1939.

O orçamento para a execução das obras eleva-se a 5.900:140\$0 de acordo com o projeto aprovado, tendo sido a construção confiada, por concorrência pública, realizada, à Companhia de Construções Cívicas e Hidráulicas "Civilhidro".

Achando-se prestes a concluir o prazo para execução das obras foi, a requerimento do Estado, concedida uma prorrogação por mais 12 meses com terminação em 14 de fevereiro de 1942, conforme despacho de V. Exa.

Obras executadas pelo concessionário — Acham-se em atraso essas obras, devido a circunstâncias diversas. Em prosseguimento das obras que vinham sendo executadas pela Companhia Civilhidro, contratante das obras com o Estado concessionário para o melhoramento do porto de Aracajú, foram concluídos os enrocamentos laterais de contenção do terrapleno empregando-se 9.715.335 ^m de pedra e iniciada a construção dos 15 primeiros tubulões de concreto armado, que formarão a infraestrutura do cais.

Foi construído especialmente um canteiro de serviço com cais acostável próximo à Estação da Estrada de Ferro onde se acham fundidos os primeiros tubulões, constituindo sem dúvida um util melhoramento local essa praça de trabalhos executada pela Companhia empreiteira.

Em seus estaleiros, no Rio de Janeiro, a Companhia empreiteira projetou e construiu a lança e elementos complementares com que transformou a derrocadeira "Vitor Konder" em uma cámbrea para 40

tonclada e que está pronta para seguir para o porto de Aracajú, onde será empregada na construção do cais.

O serviço dos enrocamentos laterais paralisado até junho, teve a sua maior intensidade nos meses de julho a outubro onde a produção correspondeu a 80% do total executado durante todo o ano.

Obras executadas pelo Governo Federal — Prosseguiram os serviços de fixação de dunas em mais 437.642 metros quadrados, com um dispêndio de 218:952\$420.

Em virtude do mau andamento dado pelo tarefeiro às obras do canal de Santa Maria e a imprevistos encontrados foi dado por terminado o ajuste por tarefa, com o pagamento por medição final da importância de 218:000\$000.

Por um novo projeto e orçamento prestes a ser concluído e apresentado à consideração de V. Exa. prosseguirá esse serviço no próximo exercício dentro das possibilidades da verba própria de obras.

Movimento de mercadorias — O movimento de mercadorias de longo curso, quer de importação, quer de exportação, é muito reduzido, tendo em 1940 a importação sido de 525 toneladas e a exportação de 87 toneladas de sorte que, cotejados esses números com os obtidos em 1939, revelam diminuição no biênio, respectivamente de 400 toneladas e 365 toneladas, correspondendo às percentagens de 44,2% e 80,8%. No movimento de cabotagem, que em 1940 atingiu a 22.705 toneladas de importação e 68.823 toneladas de exportação, verifica-se aumento em relação às quantidades verificadas em 1939, respectivamente de 20.586 toneladas e 49.483, com as diferenças a mais de 2.119 toneladas, ou 10,3% e 19.340 toneladas ou 39,1%.

Movimento de navios — Conforme foi já notado acima, é insignificante o movimento de longo curso; a um só navio entrado em 1939, com 1.084 toneladas de registo, correspondeu nenhuma entrada de qualquer navio desta espécie em 1940.

Quanto a navios de cabotagem, em 1940 frequentaram o porto 418 navios, com 102.635 toneladas de registo; de sorte que comparada esta tonelagem com a de 108.817 toneladas obtida em 1939, se regista um decréscimo de 6.182 toneladas, ou de 5,7%.

Receita — Consta do imposto adicional de 10%, que em 1940 rendeu 24:315\$5, enquanto que em 1939 rendeu 42:759\$0 donde o forte decréscimo de 18:443\$5, equivalente a 43,1%.

ESTADO DA BAÍA

PORTO DO SALVADOR

Continuou o porto do Salvador, em geral denominado da Baía, sob o regime de concessão outorgada à Companhia Cessionária das Docas do Porto da Baía, nos termos do contrato de 3 de novembro de 1920, e o aditivo de 27 de agosto de 1929, de acordo respectivamente com os decretos ns. 14.417, de 16 de outubro de 1920, e 18.855, de 25 de julho de 1929, para a execução das obras e exploração comercial.

De acordo com as disposições constantes da legislação portuária estabelecida por vários decretos de 1934, propôs o Departamento por officio n. 3.476, de 15 de outubro de 1936, a revisão desse contrato, o que continua ainda sem solução por parte desse Ministério.

Tarifa — Continuou em vigor a tarifa aprovada pela portaria n. 39, de 21 de janeiro de 1936, com uma única modificação constante da portaria n. 308, de 21 de maio de 1940, sobre a retirada e reposição de grandes volumes no convés dos navios, afim de poder ser movimentada a carga dos porões. Essa modificação consistiu em aprovar a taxa especial da tabela J, de 1\$0 por tonelada, com um mínimo de 20\$0 a ser aplicada.

A pedido de interessados, resolveu a companhia concessionária ampliar de 6 para 15 dias o prazo de dispensa de armazenagem para mercadorias destinadas à exportação para os Estados Unidos da América do Norte, o que foi autorizado por V. Exa. pelo aviso n. 3.406, de 18 de novembro.

Tomadas de contas — De acordo com as disposições de leis vigentes, foi feita a tomada de contas do exercício de 1939, pela Comissão constituída de representantes do Ministério da Fazenda, Tribunal de Contas e deste Departamento, pelo Chefe da Fiscalização.

Após o estudo prévio feito por este Departamento foi proposta a aprovação dessa tomada de contas pelo officio n. 2.440, de 2 de julho, com o seguinte resultado:

Capital reconhecido em 31-12-1939.....	153.345:096\$295
Renda bruta	9.342:967\$910
Custeio e conservação.....	5.326:121\$645
Renda líquida	4.016:546\$265

Deficiência da renda líquida.....	5.184:159\$513
Renda complementar constituída pelos 10% adicionais.	1.568:549\$100
Deficiência da renda complementar.....	3.615:610\$413
Fundo de compensação.....	3.516:597\$561

Avenida Jequitaia — Procederam-se durante o ano, de acordo com o decreto n. 18.855, de 25 de julho de 1929, as tomadas de contas relativas às obras dessa avenida, no quarto trimestre de 1939, e dos três primeiros de 1940, sendo os seguintes os resultados obtidos:

4.º Trimestre de 1939:

Renda da taxa de 105%, sobre as taxas do porto..	232:237\$078
Restituição feita	200\$000
	<hr/>
	232:437\$078
Despesa com desapropriações.....	57:343\$800
Obras executadas	174:229\$000
	<hr/>
	231:572\$800
Saldo que passou para o primeiro trimestre de 1940.	864\$278

1.º Trimestre de 1940

Renda da taxa de 10% sobre as taxas do porto..	213:879\$005
Idem da venda de materiais de demolições.....	2:736\$400
Saldo da prestação anterior.....	864\$578
	<hr/>
	217:479\$983
Despesa com execução de obras.....	517:352\$000
Saldo a favor da companhia.....	299:872\$017

2.º Trimestre de 1940

Renda da taxa de 10% sobre as taxas do porto....	184:180\$056
Idem da venda de materiais de demolições.....	1:318\$800
Restituições.	18:000\$000
	<hr/>
	203:498\$856

Despesa

Desapropriações.	88:693\$600
Obras executadas	122:483\$600
	<hr/>
	211:177\$200
Receita apurada com a taxa de 10% sobre as taxas do porto	204:466\$799

Despesa.	202:995\$500
Saldo.	1:471\$299
Saldo do semestre anterior.....	321\$656
	<hr/>
Saldo total	1:792\$955

Dessas tomadas de contas já foram respectivamente aprovadas as três primeiras, pelos avisos de V. Exa. ns. 1.260, 2.269 e 3.172, de 26 de abril, 30 de julho e 21 de outubro, restando, a última encaminhada pelo officio n. 4.647, de 9 de dezembro.

Por conta da verba orçamentária própria e na forma do contrato, fez o Governo Federal à Companhia o suprimento de 300:000\$000, dos quais foram despendidos 299:872\$017.

As obras levadas a efeito nessa avenida, por conta da taxa adicional de 10%, sobre as taxas do porto, e pelo suprimento feito pelo Governo foram as seguintes:

15.526 metros cúbicos de corte em terra; 13.475 metros cúbicos de aterro, 775 metros cúbicos de alvenaria de pedra em muros, 919 metros lineares de canalizações, 6.250 metros quadrados de calçamento, 1.540 metros lineares de meios fios, 2.130 metros quadrados de passeios, 106 metros lineares de balaustradas, 200 metros lineares de degraus e 1.146 metros quadrados de ajardinamento.

Além dessas obras foram desapropriados 11 prédios. Pelo decreto n. 5.192, de 29 de janeiro de 1940, foi aprovado o projeto definitivo e orçamento de 2.500:000\$0 para as obras de ligação dessa avenida com o local destinado ao depósito de cargas da estação de Calçada, da Estrada de Ferro Leste Brasileiro, obra essa que foi desde logo atacada.

Como obra a ser levada a efeito foi aprovada pelo decreto número 5.960, de 15 de julho, o projeto e orçamento na importância de 1.583:201\$0, para a construção de dois tanques para depósito de óleo combustível e óleo Diesel.

Cais e aparelhamento do porto — Encontra-se em exploração uma extensão de 1.480 metros de cais acostavel, sendo 395 metros para o calado de 10 metros, 960 para o de 9 e 8 metros, 175 para o de 2,20 metros e mais cerca de 100 metros para minério e carvão para o lado norte, destinado à estocagem de carvão e minério, apto a dar atracação a todos os navios que frequentam o porto.

Para guarda e armazenagem de mercadorias, dispõe de uma área coberta de 25.855 metros quadrados, em 10 armazens de tijolo e cimento, com cobertura de telhas francesas, e travejamento metálico, dispondo todos esses armazens de pontes rolantes para movimentação dos volumes neles depositados.

Dispõe ainda de pátios descobertos entre os armazens para depósito de mercadorias que possam ficar sujeitas ao tempo.

Para carga e descarga de mercadorias conta com guindastes de 1,5 e 5 toneladas, num total de 22.

Movimento de mercadorias — Em 1940 teve este porto um movimento total de 587.859 toneladas de mercadorias, assim divididas: importação de longo curso 71.816 toneladas; de cabotagem 256.039 toneladas; exportação de longo curso 152.252 toneladas, de cabotagem 110.801 toneladas.

Comparados estes valores com os obtidos em 1939, no total de 629.553 toneladas, dividido respectivamente em 81.104, 270.781, 186.379 e 91.289 toneladas, nota-se decréscimo em toda a importação e na exportação de longo curso, havendo, porem, aumento na exportação de cabotagem. Este aumento foi de 18.817 toneladas, ou 20,6%. Na importação os decréscimos foram, em longo curso 9.288 toneladas, ou 11,4%, e em cabotagem 17.406 toneladas, ou 6,3%; e na exportação de longo curso foi de 34.417 toneladas, ou 18,4%.

Os países que deram maior contingente de importação foram a Argentina, os Estados Unidos, a Venezuela e a Inglaterra; e o maior contingente de exportação deste porto foi recebido pelos Estados Unidos, pela Itália, pela Inglaterra e pela Argentina.

Movimento de navios — Em 1940 frequentaram o porto 2.052 navios, com 2.610.914 toneladas de registo, total este que se divide em 328 navios de longo curso, com 1.114.325 toneladas de registo, e 1.724 navios de cabotagem, com 1.496.589 toneladas de registo.

Comparadas estas tonelagens com aquelas em que se dividiu o total de 2.464 navios, com 4.013.117 toneladas de registo, em 1939, respectivamente de 2.571.253 e 1.441.864 toneladas de registo verifica-se decréscimo no movimento de longo curso e aumento no de cabotagem, aquele de 1.456.921 toneladas de registo, ou 56,7%, e este de 54.725 toneladas de registo, ou 3,8%.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias em 1940 rendeu 8.694:178\$670, contra 9.342:969\$810 em 1939, donde o decréscimo de 648:791\$240, equivalente a 6,9%. O imposto adicional de 10% em 1940 rendeu 1.112:796\$2, contra 1.583:609\$6 em 1939, donde o decréscimo de 470:813\$4, ou de 29,7%. Resulta a receita total de 9.806:974\$870 em 1940, contra 10.926:579\$51 em 1939, donde o decréscimo de 1.119:604\$640 no biênio, equivalente a 10,2%.

PORTO DE ILHÉUS

Continuou esse porto em exploração comercial pela Companhia Industrial de Ilhéus, conforme contrato de concessão para essa exploração e execução de obras firmado em 13 de junho de 1935 nos termos do decreto n. 166, de 15 de maio do mesmo ano.

Tarifa portuária — Continuou em vigor a aprovada pela portaria n. 874, de 8 de novembro de 1935.

Tomada de contas — Por aviso de V. Exa., n. 19t, de 16 de janeiro, foi aprovada a tomada de contas correspondente ao exercício de 1938, com o seguinte resultado:

Capital reconhecido	5.149:680\$984
Fundo de compensação.....	47:489\$644
Renda bruta	1.860:968\$363
Custeio e conservação.....	1.436:648\$981
Renda líquida	424:319\$382
Rendimento do capital.....	8,239%

Pelo officio n. 3.854, de 9 de outubro, deste Departamento, foi submetida à aprovação de V. Exa. a tomada de contas relativa ao exercício de 1939, com os seguintes resultados:

Capital reconhecido	5.276:616\$609
Fundo de compensação.....	65:255\$986
Renda bruta	1.766:378\$532
Custeio e conservação.....	1.436:718\$798
Renda líquida	329:659\$734
Rendimento do capital.....	6,247%

Cais e aparelhamento do porto — Continuou o porto com o mesmo aparelhamento existente em 1939.

Movimento de mercadorias — Em 1940 o movimento total de 115.891 toneladas de mercadorias constou de 129 toneladas de importação estrangeira, sempre insignificante ou praticamente nula em todos os anos, 33.796 toneladas de importação de cabotagem, 29.815 toneladas de exportação para o estrangeiro e 52.151 toneladas de exportação por cabotagem. Em 1939 o total de 127.162 toneladas dividiu-se respectivamente pelas espécies acima indicadas, em.... 7.742.414, e 52.376 toneladas, de sorte que, comparados os valores do biênio e posta de lado a importação estrangeira, por insignificante, verifica-se diminuição em geral, que na importação de cabotagem foi de 8.618 toneladas, ou 20,3%, na exportação estrangeira de 2.480 toneladas, ou 7,7%. e na exportação por cabotagem de 225 toneladas ou 0,4%.

Movimento de navios — Em 1940 frequentaram o porto 512 navios com 183.995 toneladas de registo, divididas em 20 navios de longo curso, com 23.491 toneladas, e 492 de cabotagem, com 160.504 toneladas.

Comparadas essas tonelagens com as obtidas em 1939, que foram respectivamente de 31.275 e 178.494 toneladas de registo, correspondentes a 25 e 551 navios, verifica-se decréscimo geral em longo

curso de 77.784 toneladas de registo, ou 24,0%, e em cabotagem de 17.790 toneladas de registo, ou 10%.

Receita — Consta somente da renda bruta das taxas portuárias, pois não existe arrecadação alguma do imposto de 10%. Em 1940 essa renda atingiu a 1.627:325\$550, contra 1.797:582\$671 em 1939, resultando o decréscimo no biênio de 170:257\$121, equivalente a 9,5%.

ESTUDOS E OBRAS EXECUTADOS PELO GOVERNO

A uma Comissão especial, cujas instruções foram aprovadas pela portaria n. 436, de 19 de agosto de 1940, modificada pela portaria n. 564, de 28 de outubro de 1940, de V. Exa. foram cometidos os estudos do Porto de Ilhéus e rio Cachoeira, tendo por fim principal, com base nesse estudos, projetar obras fixas que garantam a profundidade necessária na barra e canal de acesso desse porto, até hoje obtida de modo não satisfatório, por dragagem.

Somente em novembro foram iniciados esses estudos, já com os seguintes resultados apreciáveis: lançamento e respectivo cálculo de uma rede de triangulação; sondagens hidrográficas no ancoradouro, na barra, na costa norte e praia do Malhado, num total de 2.830 sondagens; levantamento topo-hidrográfico; levantamento cadastral do trecho portuário atual; estudos de correntes e observações meteorológicas; coleta de dados estatísticos e início do desenho da planta topo-hidrográfica.

A importância dispendida pela verba orçamentária própria foi de 57:047\$000.

ITAPARICA

Prosseguiram os serviços de aterro do novo cais de saneamento do Boulevard, na Ilha de Itaparica, num total de 16.665 metros cúbicos, com o dispêndio da verba de 50:000\$000 para esse fim distribuída.

PORTO DE SÃO ROQUE

Por conta da verba do plano quinquenal na forma do decreto n. 1.059, de 19 de janeiro de 1939, foram iniciadas, já no fim desse exercício, as obras do porto de São Roque com um dispêndio de 500:000\$000 aplicados em aquisição de material, na forma do termo de ajuste firmado com a Companhia de Mineração e Metalurgia Brasil "Cobrasil" resultante de concorrência administrativa realizada.

Não tendo sido destinada, da verba do plano quinquenal, para 1940, nenhuma importância para esses serviços, passaram eles a ser custeados pela verba própria orçamentária, conforme autorização dada pelo Exmo. Sr. Presidente da República na Exposição de Motivos

apresentada por V. Excia. sob o n. 159, de 2 de julho, e de acordo com o projeto e orçamento aprovados pelo decreto 5.719, de 28 de maio de 1940. num total de 1.912:565\$000.

Mais 1.000:000\$000 foram destinados para o exercício de 1940, tendo lido os serviços regular andamento.

RIO SÃO FRANCISCO

Continuaram a cargo da Comissão de Estudos e Obras da Rede Fluvial Baiana, as obras e estudos que há alguns anos vem sendo executados no rio São Francisco e seus afluentes, com a finalidade de melhorar as suas condições de navegabilidade, proteger as cidades ribeirinhas contra as cheias, dando-lhes também acostagem para as embarcações que as frequentam, dentro das possibilidades das verbas orçamentárias para esses fins destinados.

No Braço do Sobradinho continuaram as obras do ano anterior tendo sido levadas a efeito 31 espigões, na maioria inclinantes, num comprimento total de 905 metros com o emprego de 3.100 metros cúbicos de pedra encaizada, 13 na margem direita e 18 na esquerda, em 15 trechos diversos foram feitos revestimentos de margem, numa extensão de 850 metros e 3.100 metros quadrados de superfície, com o emprego de 1.500 metros cúbicos de pedra.

No intuito de cada vez mais melhorar o canal de navegação desse trecho, além dos espigões construídos foram derrocados, no leito do rio, 432 metros cúbicos de pedra de grande resistência, utilizadas nas obras mais próximas.

Várias passagens do canal foram também dragadas, num volume de 9.000 metros cúbicos, sendo o material extraído, constituído de seixos rolados e cascalho grosso.

Na ilha da Inácia, situada uma légua a jusante da cidade de Casa Nova, onde em exercícios anteriores se construiu um dique-barragem, de extensão superior a um quilômetro, ligando sua extremidade da montante à margem esquerda, foi levado a efeito um grande revestimento com o intuito de defender a erosão das terras da ilha e ao mesmo tempo assegurar o canal de navegação em extensão superior a uma légua.

Nesse serviço e no de reparos do dique-barragem foram empregados 1.100 metros cúbicos de pedra.

Foi aumentado de mais 40 metros de extensão o guia-corredor construído em exercício anterior, a montante dessa cidade com o emprego de 900 metros cúbicos de pedra. Inegáveis são os proveitos já obtidos com essas obras, tornando cada vez mais franco o acesso ao antigo porto, próximo à cidade, proveitos que mais se apresentarão

quando for levada a efeito pequena dragagem em algumas passagens do canal de fundo resistente.

No Encaibro foram feitos os reparos necessários, com o consumo de 2 300 metros cúbicos de pedra, no grande dique-barragem de 1 140 metros construído em exercícios anteriores, fechando o falso "Braço das Araras". Graças a essa obra, conta-se numa extensão de 6 quilômetros, com um canal largo e de profundidade superior a 1.40m, satisfazendo plenamente a atual navegação.

No Braço do Capunga, por onde se estabelece a navegação de maior parte do ano, por não apresentar tantos riscos e cuidados como o trecho do Currealinho, foi construído um espigão com 540 metros de comprimento com o emprego de 2.527 metros cúbicos de pedra. Essa obra permitirá alimentar o citado Braço de um volume d'água bastante para estabelecer um canal de navegação em condições satisfatórias. Ainda na entrada desse Braço, foram derrocados vários blocos de pedra, que aí se encontravam esparsos, num volume de 85 metros cúbicos.

CAIS DE BARREIRAS

Em continuação a serviços anteriormente executados, foram levados a efeito mais 50 metros de cais, com o dispêndio de 20:000\$000.

Reparos — Várias obras de reparação foram executadas nas embarcações de madeira para transporte de pedra.

Embarcação "Presidente Getúlio Vargas" — Para os serviços de limpeza e desobstrução, foi adquirida, na Holanda, uma embarcação auto-motora, composta de draga tipo Priestman e também de uma de sucção e recalque, serra circular, para grandes troncos retirados do leito ou margens, alojamento para a sua tripulação, etc., queimando como combustível lenha ou carvão.

Devido à impossibilidade de transporte teve que ser desmontada no porto do Salvador e remontada no rio São Francisco, com o que teve de se dispender a importância de cerca de 60:000\$000.

Entrará em funcionamento no presente exercício de 1941 pois ao ser concluída a sua remontagem já se encontravam altas as águas do rio. Foram feitas entretanto as primeiras experiências com excelentes resultados.

Estudos — Foi feito o levantamento topo-hidrográfico de 246,5 quilômetros do rio Grande, afluente importante e navegável do rio São Francisco, e bem assim os estudos e projeto de um cais na cidade de Januária. Em todas essas obras e estudos acima descritos foi dispendida a importância distribuída de 550:000\$000.

Com a aquisição da embarcação auto-motora "Presidente Getúlio Vargas", foi dispendida a importância de 790:000\$000 pela verba própria orçamentária, destinada a aquisição de aparelhamento de dragagem .

PORTO SEGURO

A Comissão de Estudos e Obras na Rede Fluvial Baiana foi cometida a execução de obras de melhoramento das condições de Porto Seguro, de acordo com os estudos e projeto previamente executados.

Consistiram essas obras na restauração da linha de recifes fronteiriços à cidade, com o emprego de 5.520 metros cúbicos de pedra e construção de uma estacada ao longo da praia, para a proteção da cidade, em uma extensão de 450 metros, parte então mais atacada pelas vagas. Nesses serviços foi dispendida a importância de 150:000\$0.

Para o prosseguimento dessas obras já foi distribuída a verba necessária no corrente exercício de 1941, ora iniciado, devendo levar-se a efeito nos primeiros meses, mais 700 metros de estacada e elevação de mais 0m.,50 da parte restaurada dos recifes.

PONTE-TRAPICHE EM CANAVIEIRAS

A essa mesma comissão foi cometida a incumbência de fiscalização da execução de uma ponte em Canavieiras, contratada, mediante concorrência administrativa com o Sr. J. Adonias de Araujo e autorização de V. Exa., segundo o projeto e orçamento aprovados pelo decreto n. 5.788, de 10 de junho de 1940. Foi essa obra contratada pela importância de 450:000\$000. Ao ser terminada a parte contratada verificou-se a necessidade de aumentar a ponte de 5m.30 em sua extensão, construir 100 metros de estacas, 2.000 metros cúbicos de aterro, defensas em vigas de madeira, e duas escadas para atracação de pequenas embarcações.

Para essas obras complementares, já autorizadas, e que ficarão concluídas em março do corrente exercício de 1941, já foi dada a necessária autorização e distribuída a verba de 72:000\$000.

BELMONTE

Prosseguiram as obras de defesa da cidade de Belmonte pela construção de uma cortina de estacas pranchas de concreto armado, na margem do rio Jequitinhonha, onde se encontra situada, e por espigões. A primeira dessas obras foi executada pela Companhia Construtora Nacional S. A., e a segunda, e outras complementares, pela Comissão designada por este Departamento. A importância dispendida nas obras foi de 300:000\$000 durante o exercício de 1940.

PORTO DE CARAVELAS

Continua esse porto dado em concessão a José Nunes da Silva, em virtude do contrato de 7 de novembro de 1935, firmado de acordo com o decreto-lei n. 80, de 11 de março do mesmo ano. Somente em 31 de dezembro de 1940 foram apresentados o projeto e orçamento no total de 5.437:305\$000, aprovado pelo decreto n. 6.662.

ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

PORTO DE VITÓRIA

Acha-se esse porto sob o regime de concessão outorgada ao Estado do Espírito Santo, para exploração comercial e execução de obras de melhoramentos, conforme o contrato de 5 de julho de 1925, firmado com base no decreto n. 16.739, de 31 de dezembro de 1924.

Com o fim de ajustar a concessão à legislação portuária de 1934, foi organizada pelo Departamento uma nova minuta de contrato com audiência do concessionário e submetida a esse Ministério para a necessária aprovação por decreto, pelos officios ns. 1.563, de 13 de maio de 1937 e 1.532, de 2 de maio de 1939.

Requerida pelo Estado, foi autorizada a exploração comercial da parte do porto já concluída, com a respectiva inauguração em 2 de janeiro de 1940.

Compreende o trecho que entrou em exploração, 500 metros de cais, provido de 3 grandes armazens com todas as instalações e aparelhamentos necessários.

Pelo decreto-lei n. 1.818, de 30 de novembro de 1939, foi aberto o crédito especial de 4.549:729\$1 papel, para entrega ao Estado, e correspondente à renda da antiga taxa de 2% ouro, arrecadada no período de 1909 a 1924, tendo o Departamento providenciado junto à Fiscalização para que essa importância fosse consignada na primeira tomada de contas após o seu recebimento pelo Estado, como participação do Governo Federal no capital do porto.

Tarifa portuária — Continuou em vigor a aprovada pela portaria n. 486, de 5 de outubro de 1939.

Obras realizadas pelo Estado concessionário — Pela firma contratante com o Estado, Gruen Bilfinger & Cia., foram realizadas, em prosseguimento, as seguintes obras, de acordo com os projetos e orçamento já aprovados pelo Governo Federal:

Muro de cais	2.603:566\$070
Aterro	652:828\$672
Drenagem da faixa aterrada	22:303\$700
Aparelhamento de cais	13:000\$000
Construção de armazens	436:809\$910
Dragagem de 29.015m ³ no canal e bacia de evolução	175:540\$750

Tomadas de contas — Foram realizadas e ainda não aprovadas as tomadas de contas de 1938 e 1939, com os seguintes resultados:

Em 1938:

Capital anterior reconhecido	13.840:6148877
Capital no período	1.871:5468409
Capital atual	15.812:1618286
Renda arrecadada	281:8388200
Renda líquida	263:8388200
Despesas	18:0008000

Em 1939

Capital anterior	15.812:1618286
Capital no período	4.278:6738189
Capital atual	20.090:8348475
Renda arrecadada	43:4008400
Renda líquida	25:4008400
Despesa	18:0008000

Movimento de mercadorias — O movimento de importação de longo curso neste porto tem sido insignificante e em 1940 foi nulo. Destarte, o total do movimento em 1940, no valor de 156.926 toneladas, dividiu-se em 54.402 toneladas de importação de cabotagem, 81.106 toneladas de exportação para o estrangeiro e 24.173 toneladas de exportação por cabotagem. Comparados, estes valores com os obtidos em 1939, respectivamente, de 67.117 toneladas, 87.192 toneladas e 25.348 toneladas, verificou-se ter havido um decréscimo geral, que na importação de cabotagem foi de 12.715 toneladas, correspondente a 19,2%, na exportação para o estrangeiro de 6.086, ou 7,0% e na exportação por cabotagem de 1.175 toneladas, ou 4,6%.

Movimento de navios — No ano de 1940 frequentaram o porto 101 navios de longo curso, com 312.813 toneladas de registo e 988 de cabotagem, com 688.018 toneladas de registo, num total de 1.089 embarcações, com 1.000.821 toneladas de registo.

Comparadas estas duas tonelagens com as do ano anterior, verifica-se decréscimo geral, em longo curso de 444.892 toneladas de registo, equivalente a 58,7% e em cabotagem de 66.120 toneladas, equivalente a 8,8%.

Receita — Inaugurada a exploração deste porto em janeiro de 1940, apresentou nesse ano a primeira arrecadação da renda das taxas portuárias, cuja importância bruta atingiu a 1.256:61684. Quanto ao imposto adicional de 10%, foi em 1940 de 5:0068600, contra 42:4728400, resultando, pois, uma considerável diminuição na importância de 37:4658800, equivalente a 88,2%.

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL

Gabinete

Pelo Gabinete transitaram 4.021 processos e foram expedidos .

Ofícios	290	
Telegramas	274	
Cartas	288	
	Soma	852

1.ª Divisão

Secretaria — Foi o seguinte o movimento da Secretaria:

Ofícios expedidos	4.967	
Telegramas expedidos	1.789	
	Soma	6.756

Papeis recebidos

Ministério da Viação:

Ofícios	486	
Papeletas	781	
Avisos	122	
Telegramas	71	
Circulares	157	
Cartas	42	
		1.659

Administração Central:

Ofícios	366	
Papeletas	202	
Telegramas	36	
Circulares	75	
Requerimentos	94	
Cartas	63	
Relatórios	5	
		811

Diversos Interventores:

Ofícios	10	
Telegramas	36	
Requerimentos	1	
Cartas	1	
		48

Diversas Repartições:

Ofícios	348	
Telegramas	3	
Requerimentos	2	
Cartas	10	
		363

Diversos:

Ofícios	264	
Telegramas	64	
Circulares	4	
Requerimentos	102	
Cartas	39	173

Cia. "Cobrasil":

Ofícios	15	
Requerimentos	24	39

Lloyd Brasileiro:

Ofícios	29	
Cartas	5	
Requerimentos	35	69

Cia. N. Nav. Costeira:

Ofícios	19	
Requerimentos	3	22

Cia. C. e Navegação:

Ofícios	8	
Requerimentos	4	12

Diversas navegações:

Ofícios	9	9
-------------------	---	---

Comissões de Estudos e Obras do D. N. P. N.:

Rio Parnaíba:

Ofícios	7	
Telegramas	15	22

Porto de Ilhéus:

Ofícios	4	
Telegramas	8	12

Porto de Belmonte:

Ofícios	119	
Telegramas	33	152

Rede Fluvial Baiana:

Ofícios	43	
Telegramas	61	104

Porto do Cabo Frio:

Ofícios	74	
Telegramas	4	78

Porto de S. João da Barra:

Ofícios	42	
Telegramas	13	55

Rede Fluvial Catarinense:

Ofícios	119	
Telegramas	60	179

Lagoa Mirim:

Ofícios	177	
Telegramas	55	232

Fiscalização dos Portos dos Estados:

Amazonas:

Ofícios	214	
Telegramas	140	354

Pará:

Ofícios	286	
Telegramas	92	378

Maranhão:

Ofícios	671	
Telegramas	152	823

Ceará:

Ofícios	295	
Telegramas	120	415

Rio Grande do Norte:

Ofícios	332	
Telegramas	140	472

Paraíba:

Ofícios	376	
Telegramas	86	462

Pernambuco:

Ofícios	364	
Telegramas	160	524

Alagoas:

Ofícios	4	
Telegramas	5	9

Sergipe:

Ofícios	79	
Telegramas	121	200

Baía:		
Ofícios	393	
Telegramas	201	594
Espírito Santo:		
Ofícios	353	
Telegramas	64	417
Est. Rio de Janeiro:		
Ofícios	327	
Telegramas	97	424
Rio de Janeiro:		
Ofícios	776	776
São Paulo:		
Ofícios	511	
Telegramas	53	564
Paraná:		
Ofícios	345	
Telegramas	91	436
Santa Catarina:		
Ofícios	577	
Telegramas	69	646
Rio Grande do Sul:		
Ofícios	510	
Telegramas	172	682
Mato Grosso:		
Ofícios	251	
Telegramas	84	335
	Soma	12.596

Contadoria — Pelo decreto-lei n. 1.936, de 30 de dezembro de 1939, e decretos ns. 2.195, de 27 de maio, 2.380, de 9 de julho, e 2.520, de 22 de agosto de 1940, foram concedidas as seguintes verbas:

Verba 2. ^a	4.643:660\$000
" 3. ^a	56.951:000\$000
" 5. ^a	25.685:000\$000

sendo dessas verbas distribuídas e despendidas as seguintes importâncias:

Verba 2. ^a — Distribuídos às Delegacias Fiscais . .	2.180:000\$000
à Comissão de Compras	1.944:140\$000
despendidos diretamente	260:247\$900
deixando, assim, o saldo de	259:272\$100

Verba 3. ^a — Distribuidos às Delegacias Fiscais e Tesouro Nacional	54.982:000\$000
despendidos directamente	808:588\$000
em ser no Tribunal de Contas	50:000\$000
resultando o saldo de	1.110:412\$000
Verba 5. ^a — Distribuidos às Delegacias Fiscais ..	22.378:170\$000
despendidos directamente	717:950\$000
saldo resultante	2.588:880\$000

Foram extraídas as seguintes guias de recolhimento ao Tesouro Nacional:

Quotas de fiscalização	137:500\$000
Rendas eventuais	17:742\$900
Cauções	40:000\$000

Património — Foi o seguinte o movimento do Património:

Documentos:

Offícios	8.217
Telegramas	1.295
Requerimentos	130
Papeletas	328
Circulares	408
Portarias	102
Avisos	62
Certidões	56
Processos entrados e que não transitaram pelo Arquivo	1.932
Total	12.924

Maquetes:

Porto de Manaus	Comprimento	1m.66	Largura	1m.17
" " Belem	"	2m.55	"	0m.80
" " Natal	"	1m.66	"	0m.91
" " Cabedelo	"	1m.86	"	0m.76
" " Recife	"	1m.76	"	0m.78
" " Baía	"	1m.42	"	0m.76
" " Rio de Janeiro	"	3m.12	"	2m.22
" " Santos	"	2m.65	"	2m.56
" " Paranaguá	"	2m.14	"	1m.15
" " R. G. do Sul	"	2m.18	"	0m.91
" " Pelotas	"	0m.70	"	1m.50
" " São Borja	"	1m.15	"	2m.15
" " Cabo-Frio	"	0m.70	"	1m.10
" " Maceió	"	1m.15	"	1m.25

Porto de	Comprimento	Largura
Manaus	1m,66	1m,47
" " Ilhéus	" 0m,91	" 1m,56
" " Mucuripe	" 1m,66	" 1m,36
" " São Sebastião	" 1m,56	" 1m,15
" " Barra do R. G.	" 0m,70	" 1m,10
" " Porto-Alegre	" 2m,42	" 1m,04
" " Sta. Vitória do Palmar	" 1m,64	" 1m,13

Biblioteca — Atingiu a 230 o número de consultas feitas na Biblioteca.

Ascende a 7.532 o número de volumes da Biblioteca assim especificados:

Livros	5.398
Revistas	1.370
<i>Diários Oficiais</i> de 1891 a 1940	497
Leis do Brasil de 1808 a 1935	267
Total	7.532

Diversas Publicações — Do total de 7.592 volumes de estudos e relatórios editados por este Departamento, foram retirados 991 ficando um saldo de 6.601.

2.^a Divisão

A 2.^a Divisão, a qual está afeto todo expediente de caráter técnico desta Repartição, além das informações que prestou em processos de sua competência, fez estudos e organizou projetos, orçamentos e instruções para diversos serviços.

3.^a Divisão

Pela 3.^a Divisão foram estudados e informados os processos referentes aos contratos de portos, navegação, taxas, e tomadas de contas.

4.^a Divisão

A 4.^a Divisão estudou e organizou a estatística, na parte que interessa aos portos e à navegação subvencionada.

S. R. P. - 7

O Serviço Regional do Pessoal - 7, criado e organizado de acordo com o que dispõem o decreto-lei n. 204, de 25 de janeiro de 1938, e o decreto n. 2.296, de 29 do mesmo mês, se incumbiu da coordenação sistemática dos assuntos relativos aos funcionários deste Departamento e ao seu pessoal extranumerário, bem como da execução e fiscalização das medidas de caráter administrativo, econômico e financeiro que a respeito dos mesmos foram adotados.

DISTRITO FEDERAL

PORTO DO RIO DE JANEIRO

O porto do Rio de Janeiro continuou no ano de 1940 sob o regime de administração autônoma, instituído em 1936, pela lei n.º 190, de 16 de janeiro, revogada pelo decreto-lei 684, de 13 de setembro de 1938, regulamentada pelo decreto 3.069, da mesma data.

A Superintendência e Gerência da Administração estiveram a cargo, respectivamente, do Eng.º José Alexandre Teixeira de Mello e Cassio Tamborindeguy, nomeados por decreto de 3 de julho de 1939, constituindo o Conselho de Administração, a que se refere o art. 3.º, parágrafos 2º e 5º, do regulamento, os Engenheiros José Domingues Belfort Vieira, Francisco Ebling, Waldemar Mera Barroso, Adauto Lucio Cardoso, Renato Jacintho, Ricardo Chaves, Alberto Edmundo Jones, Antonio Ferras e Nelson Machado Dias.

A Comissão Especial designada para estudar as sugestões formuladas pela Comissão de Inquérito procedida na Administração do Porto do Rio de Janeiro, em 1939, apresentou por intermédio de V. Exa. em outubro desse ano, seu relatório ao Exmo. Sr. Presidente da República que, de acordo com o pronunciamento do Departamento Administrativo do Serviço Público, aprovou as sugestões da referida Comissão em 7 de Março de 1940.

Tarifa portuária — Pela portaria 140, de 8 de março de 1940, publicada no *Diário Oficial* de 23 de abril, foi aprovada a nova tarifa para o porto do Rio. Esta tarifa, porém, não foi posta em execução pela Administração, continuando em vigor a aprovada pela portaria 795, de 9 de outubro de 1935, com as alterações introduzidas posteriormente, sem nenhum ato de V. Exca. revogando a citada portaria n.º 140.

Tomada de contas — No correr do ano foi efetuada a tomada de contas da Administração do porto, relativa a 1939, apresentando o seguinte resultado:

Renda Industrial	32.630:959\$200
Rendas Patrimoniais	896:957\$100

Rendas Extraordinárias	146:122\$010
Rendas Eventuais	15:019\$100
	<hr/>
Despesas de custeio	33.689:057\$400
	27.063:957\$970
	<hr/>
Saldo da Exportação	6.625:099\$440
Valores Patrimoniais:	
Valores Numerários	12.871:917\$080
Diversos Responsáveis	3.222:682\$340
Valores Imobiliários	355.902:128\$490
Valores Mobiliários	12.699:163\$170
Valores de Transição	930:123\$440
Contas de Regularização	16:164\$200
	<hr/>
Valor do Patrimônio	385.642:178\$720
Dívida	5.256:991\$420
	<hr/>
Valor do Patrimônio, líquido	380.385:187\$300

O capital reconhecido do porto, que no ano anterior fora retificado pela 3.^a Divisão, elevou-se a 365.098:312\$553, em vista de ter sido acrescido o do ano anterior na importância de 363.903:702\$963 com a parcela de 1.194:609\$6, do período.

A receita industrial de 1940, atingiu a importância de..... 31.330:786\$0 que, comparada com a do ano anterior na importância de 32.630:959\$2, demonstrou um decréscimo de 1.300:173\$2.

A renda total alcançou a importância de 33.661:992\$46, em vista de ser a renda industrial acrescida com as demais rendas extraordinárias.

A despesa de custeio com os serviços da exploração foi de 27.071:821\$4, que acrescida das despesas patrimoniais, extraordinárias e eventuais elevou-se a 29.631:779\$67, deixando a renda líquida de 4.030:212\$79.

A percentagem do custeio sobre a renda bruta foi de 88 %.

A Administração do Porto cresceu seus valores imobiliários de 1.404:577\$76, havendo baixa de imóveis na importância de 7:034\$6. Os valores mobiliários foram acrescidos de 1.455:137\$84, com decréscimo de 2:475\$0.

Esses dados dependem de confirmação em tomadas de contas, ora em processo.

Aparelhamento do porto — Conta o porto do Rio com as instalações e aparelhamento que se seguem:

Cais acostavel de 4.677 metros, sendo 3.286 metros no antigo cais da Gamboa e 1.391 metros de prolongamento em São Cristovão, com profundidades como se segue:

Trecho A — Cabeços	1 a 14	(352, ^m 55)	—	10, ^m 60
Trecho B — Cabeços	14 a 35	(527, ^m 46)	—	10, ^m 00
Trecho C — Cabeços	35 a 51	(400, ^m 89)	—	9, ^m 00
Trecho D — Cabeços	51 a 64	(376, ^m 00)	—	10, ^m 00
Trecho E — Cabeços	64 a 94	(752, ^m 20)	—	9, ^m 00
Trecho F — Cabeços	94 a 133	(2.268, ^m 22)	—	8, ^m 00

O canal de acesso dispõe de 300 metros, com a profundidade de 10.^m50 em águas mínimas.

A bacia de evolução ao longo do cais possui a largura de 250 metros de cais da Gamboa e 260 metros de cais de São Cristovão.

Faixa interna do cais — largura em metros...	60 a 75 ^m 2
Armazens internos (18)	63.000 ^m 2
Armazens externos (52 coxias)	26.000 ^m 2
Estação de passageiros (1)	
Armazem para Bagagem (1) (area de bagagem)	2.320 ^m 2
Pátios cobertos (6)	9.000 ^m 2
Linhas férreas	44.767mts.
Guindastes elétricos de pórtico	104
sendo de:	
1/2 tonelada	56
3 toneladas	18
5 toneladas	18
6 toneladas	12
Guindaste fixo (em Braço Forte de 1 ton.)..	1
Pontes rolantes (1 1/2 tonelada)	152
Locomotivas a vapor	11
Guindastes catadores (2 a 6 tons.)	2
Guindastes a vapor (2 a 25 tons.)	9
Vagões pranchas (15 a 45 tons.)	231
Flutuantes	11
Tratores a gasolina (80 HP)	2
Escadas para passageiros	5
Lanchas	2
Caminhões (1500 kgs.)	5
Ambulância	1
Guindastes-Drugas, a vapor (6.000 kgs. de capacidade)	3

Canalização para óleo — Pertencem às Companhias particulares.
Canalizações d'água (100 m/m.) — 35 à 45^m2 por hora.

Depósito de materiais pesados a rua Equador . .	16.000m ²
Depósito de madeiras à rua Francisco Bicalho	29.000m ²
Pátios abertos entre armazens	32.000m ²
Parque carvoeiro	22.500m ²
Parque minério	22.000m ²
Área para descarga inflamáveis	7.000m ²
Balança para vagões (80 tons.)	2
Aspiradores de trigo (elétricos móveis)	6
(pertencentes ao Moinho Inglês, Fluminense e da Luz)	
Instalação de inflamáveis (Braço Forte) 2 armazens	4.000m ²

OBRAS E APARELHAMENTO DA FISCALIZAÇÃO

Officinas da Fiscalização — Na área ocupada pela oficinas da Fiscalização foram construídos dois galpões de 10m x 35m, paredes de madeira, cobertos com folhas de zinco e colunas de concreto armado, os quais servem para depósitos de materiais vários e um para materiais pesados.

O novo prédio das oficinas mecânicas está quase terminado apresentando aspecto sólido e satisfazendo às exigências das construções do gênero.

A Fiscalização instalou um posto médico e executou várias reparações em material flutuante do Departamento.

Estudos topo-hidrográficos — A Fiscalização partindo de uma base medida com 628m230 ao longo do cais lançou uma rede de triangulação abrangendo os vértices Armação — Mocanguê — Conceição e Cais do Porto. Executou, após essa triangulação, o levantamento batimétrico da região e determinou com rigor as profundidades do canal de acesso ao porto e bacia de evolução referido a maré mínima.

Procedeu também ao cadastro da zona portuária.

Estudos de correntes foram realizados com observações de 2 em 2 minutos, achando-se para velocidades média e máxima respectivamente 0,163 e 0,205 m. p. s.

Procedeu ainda ao estudo dos assuntos de importância referentes à destruição de Viveiros de peixe no litoral da Baía de Guanabara e à dragagem da rocha submarina em um trecho da bacia de evolução do porto.

Movimento de mercadorias — No ano de 1940 o movimento total de mercadorias transitadas pelas instalações do porto atingiu a 3.456.282 toneladas, sendo 1.382.972 tons. de importação de longo curso, 1.008.834 de importação de cabotagem, 717.881 tons. de exportação de longo curso e 344.595 tons. de exportação de cabotagem.

Comparados estes valores com os obtidos em 1939, respectivamente de 1.429.172, 1.012.774, 999.248 e 409.353 toneladas, verifica-se que houve decréscimo geral, tendo como causa principal a guerra européia, sendo esse decréscimo o seguinte: na importação de longo curso, 46.400 tons., ou 3, 2%, na de cabotagem, 3.940 toneladas, ou 0,4%, na exportação de longo curso, 281.367 tons., ou 28,2% e na de cabotagem, 64.758 tons., ou 15,8%.

Convem notar que no cômputo dos movimentos de mercadorias acima que se acham incluídas as toneladas relativas às mercadorias não transitadas pelas instalações do porto, abrangendo parte do carvão e combustível líquidos importados, bem como várias mercadorias movimentadas nas docas do Lloyd Brasileiro, nas ilhas, em depósitos particulares, cujo total em 1940 foi de 1.419.327 tons., elevando o movimento geral a 4.873.609 tons., que se divide, então, em 2.140.323 tons. de importação de longo curso, 1.436.803 tons. de importação de cabotagem, 777.664 tons. de exportação de longo curso e 518.819 tons. de exportação de cabotagem.

Concorreram para a maior importação de longo curso neste porto, os Estados Unidos, a Argentina, a Inglaterra, a Holanda, a Venezuela, na ordem em que se acham enumerados; e, para a maior exportação recebida deste porto, os Estados Unidos a Argentina, a Inglaterra e a Austrália.

Movimento de navios — No ano de 1940 frequentaram o porto 3711 navios, com 7.461.031 toneladas de registro, dos quais 1288 de longo curso, com 5.029.109 toneladas e 2422 de cabotagem, com 2.431.922 toneladas. Comparadas estas toneladas com as observadas em 1939, que foram, respectivamente, de 8.609.121 e 2.204.206 toneladas de registro, verifica-se, como era de se esperar, decréscimo no movimento de longo curso, no valor de 3.580.012 tons. de registro, equivalente a 41, 6% e aumento no de cabotagem, no valor de 227.716, equivalente a 10, 3%.

Receita — A receita total do ano de 1940 atingiu a Rs. 65.532:308\$0, enquanto que em 1939 atingiu a 69.834:578\$8, resultando, portanto, um decréscimo de 4.302:270\$8, ou de 6,2%. Este total compõe-se da renda bruta das taxas portuárias, no valor de rs. 32.258:257\$0, contra 32.604:979\$1 em 1939, donde o decréscimo de 346:692\$1, ou 1,1%; e do imposto adicional de 10%, no valor de rs. 33.274:021\$0, contra 37.229:599\$7, donde o decréscimo de rs. 3.955:578\$7, ou sejam, 10,6%.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO

PORTO DE NITEROI

Continua esse porto sob o regime de concessão feito ao Estado, em virtude do contrato firmado, em 20 de julho de 1925, de acordo com o decreto 16.962, de 24 de junho do mesmo ano, mas praticamente sem movimento, como entreposto comercial e arrendado pelo mesmo Estado a Companhia Brasileira de Portos.

Tomada de Contas — Continua esse porto em grande atraso com as suas tomadas de contas, apesar das reiteradas reclamações apresentadas quer diretamente por este Departamento, quer por intermédio de V. Exa. Esse atraso vem desde o 2.º semestre de 1931 e provem, principalmente, da falta de documentação que o Estado parece não possuir das importâncias que inverteu.

Tarifas — Continua também nessa parte em situação muito irregular sem uma tabela de taxas aprovada por V. Exa. como determina a legislação vigente.

Aparelhamento do porto — Além dos cais e armazens, os primeiros numa extensão de 1.469,74 e os segundos com uma área de 3440,m²00 possui o porto apenas um guindaste de 1,5 tonelada e de 5 toneladas e duas pontes rolantes de 1,5 tonelada.

O restante do aparelhamento composto de um guindaste de portal de 1,5 tonelada, duas pontes rolantes da mesma capacidade, e 1 locomotiva e 4 vagões foram transportados para o porto de Angra dos Reis, onde estão sendo melhor utilizados.

Movimento de Mercadorias — Em 1940 o total de 5.206 toneladas de mercadorias dividiu-se em 5.017 tons. de importação e 189 de exportação, ambos de cabotagem, não havendo movimento de longo curso, além deste pequeno movimento de cabotagem.

Comparados estes dois valores com os obtidos em 1939, verificou-se para o biênio um aumento na importação, no valor de 873 tons, equivalente a 21,1%, e uma diminuição na exportação, no valor de 44 tons., equivalentes a 18,9%. Não há movimento de navios neste porto, a não ser de embarcações de pequeno porte, como lanchas, ba-

telões etc., que transportam mercadorias de vapores ancorados na baía de Guanabara.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias em 1940 importou em 63:500\$7, ao passo que em 1939 importou em 50:921\$8, havendo assim um aumento de 12:578\$9, correspondente à percentagem de 24,7%. O imposto adicional de 10%, cuja quase totalidade neste porto corresponde à importação de carvão do estrangeiro e cujas taxas portuárias são na maioria recolhidas pela Superintendência do Porto do Rio de Janeiro, atingiu em 1940 a 233:469\$5, contra 426:063\$2 em 1939, donde o decréscimo, no biênio, de 192:593\$7, ou de 45,2%. Resulta para a receita total em 1940 e 1939, respectivamente de 296:970\$2 e 476:985\$0, o decréscimo de 180:014\$8, ou de 37,7%

PORTO DE ANGRA DOS REIS

É também concessionário da exploração comercial e execução de obras de melhoramentos desse porto, o Estado do Rio, na forma do contrato de 10 de julho de 1925, de acordo com o decreto 16.961, de 24 de junho do mesmo ano.

Tomada de Contas — Acha-se em processo a primeira tomada de contas desse porto, situação irregular que este Departamento, tem emvidado esforços para sanar.

Tarifa portuária — Continua em vigor a tarifa portuária aprovada pela portaria n. 315, de 30 de julho de 1939, posteriormente acrescida da tabela E, relativa a armazenagem externa, constante da portaria n. 514, de 19 de outubro do mesmo ano.

Aparelhamento portuário — Dispõe esse porto de 500,00 metros de cais para as profundidades de 2,m00 e 8,m00, 4 guindastes elétricos de 1,5 e 5 toneladas, 2 pontes rolantes, 2 armazens, 1 locomotiva Krupp, 4 vagões abertos e 4 fechados.

Movimento de Mercadorias — No ano de 1940 o movimento total de 52.226 toneladas de mercadorias dividiu-se em 17.764 toneladas de importação do estrangeiro, 16,372 tons. de importação de cabotagem, 17.361 tons. de exportação para o estrangeiro e 729 tons. de exportação por cabotagem. Comparados estes valores com os observados no ano de 1939, respectivamente de 22.085, 31.765, 12.656 e 745 toneladas verifica-se decréscimo em toda a importação, sendo para a estrangeira esse decréscimo de 4.321 tons., ou 19,6%, e para a de cabotagem de 15.393 tons., ou 48,5%; na exportação verificou-se um aumento na de longo curso, no valor de 4.705 tons., ou 37,2%; e um pequeno decréscimo na de cabotagem, no valor de 16 tons., ou 2,1%.

Não foi possível obter dados sobre o movimento de embarcações neste porto durante os anos de 1940 e 1939.

Recetta — Em 1940 a renda bruta das taxas portuárias atingiu a 476:872\$5, contra 533:277\$9 em 1939, resultando o decréscimo de 56:405\$4, correspondente a 10,6%.

O imposto adicional de 10% em 1940 atingiu a 94:589\$1 contra 161:447\$3 em 1939, resultando também decréscimo no valor de ... 66:858\$2, equivalente a 41,4%. Assim, a receita total, em 1940 e 1939 respectivamente de 570:461\$6 e 694:725\$2, apresentou neste biênio um decréscimo de 123:263\$6, ou de 17,7%.

PORTO DE CABO FRIO

Obras executadas diretamente pelo Governo

De acordo com o projeto aprovado pelo decreto n. 3.002, de 19 de agosto de 1938, os trabalhos da Comissão de Estudos e Obras do Porto de Cabo Frio, tiveram, durante o exercício de 1940, andamento satisfatório.

Para conclusão dos serviços de alargamento e aprofundamento da barra foram derrocados 645 m3 de pedra, sendo a mesma empregada na construção de muros de sustentação para as margens do canal. A derrocagem foi feita por meio de explosivos, empregando-se a draga Priestman "Cabo Frio" na dragagem dos detritos.

A dragagem em arcia feita no canal com a draga "Maranhão" atingiu a medição de 83.497m3.

Parte do material dragado foi lançado em local conveniente fora da barra, sendo a outra parte recalçada para as margens do canal, servindo, assim, de aterro para os terrenos alagados pelas marés.

O custo do metro cúbico da dragagem com recalque foi de 3\$371, e o da dragagem com transporte do material dragado para fora da barra o de 2\$392, obtendo-se 2\$676 para o custo médio do metro cúbico dragado. O custo da pedra derrocada, na barra, inclusive dragagem e transporte, atingiu a 60\$000 por metro cúbico.

.. A parte mais profunda da barra, onde existem cotas mínimas de quatro metros em baixa-mar, tem 40 ms. de largura. Praticamente pode ser considerada como sendo de 60 ms. a largura atual da barra, porque, entre 40 e 60 metros as profundidades são pouco inferiores a 4 metros, o que fará com que a regularização das profundidades seja fácil e de baixo preço.

A profundidade mínima, no canal, é de 4 ms., em baixa-mar, numa largura de 40 ms.

A extensão do canal é atualmente de 700 metros, podendo ser efetuada a atracação em todos os trapiches dos armazens de sal existentes na cidade de Cabo Frio, sem dificuldade.

As bacias de evolução permitem, francamente, as manobras de todas as embarcações empregadas no transporte do sal, sem que seja necessário aguardar a maré de enchente, achando-se a barra, em virtude da derrocagem já executada, inteiramente franca para embarcações de calado mínimo de 4 metros.

Além dos trabalhos mencionados, foram executados também serviços necessários à conservação de obras anteriormente feitas, como o cais de saneamento e depósito, além do reparo de todo material fluante empregado no serviço.

Fixou-se, por meio de plantas rasteiras, um trecho de aterro executado junto ao forte São Mateus, numa área de 400 m².

Proseguiu-se com os estudos necessários para abertura de um canal de ligação com a Lagoa de Araruama.

Encontra-se quasi concluída a planta do porto, com indicação do local para um campo de aviação, pelo aproveitamento da área aterrada recentemente, bem como a possível utilização de uma das bacias de evolução para base de submersíveis. Esses estudos foram executados com o mesmo pessoal encarregado da direção e fiscalização das obras, tendo sido dispendida a quantia de 13:861\$110.

Os melhoramentos, em boa hora mandados executar pelo Governo Federal, veio inerelementar fortemente a indústria salineira, devido ao transporte facil e econômico com que presentemente ela pode contar.

Examinando-se o quadro estatístico do "Imposto Federal sobre o sal" arrecadado no período de 1937 a 1940, verifica-se que, em 1937, quando foram iniciadas as obras do porto, a arrecadação do imposto foi de 900:701\$1; no ano de 1940 elevou-se a 1.152:135\$3, havendo, portanto, um aumento de 251:431\$2.

1937	900:701\$1
1938	937:860\$7
1939	1.256:158\$8
1940	1.152:135\$3
	<hr/>
	4.246:855\$9

Não foi possível precisar a quantidade de sal exportado porque nem todos os salineiros estão filiados ao Centro do Sal, por onde foram exportados 316.911.480.

Em todas essas obras foi dispendida durante o exerc'cio a importância de 350:000\$0 pela verba própria orçamentária.

LIGAÇÃO DA LAGOA DE ARARUAMA A CABO FRIO

FORMAÇÃO DAS LAGOAS

Em 1868 o engenheiro E. Stevaux escreveu um memorial a respeito das formações das Lagoas do Estado do Rio de Janeiro. Este memorial serviu de base aos proveitosos estudos do engenheiro L. Palmer, os quais, ainda hoje, constituem elementos de grande valor para os que estudam o assunto. Parece, mesmo, que depois do que foi escrito sobre a Lagoa de Araruama pelos dois ilustres engenheiros citados, somente o relatório dos engenheiros Mário Pinto e Raymundo Ribeiro Filho, constante do Boletim n. 52, de 1930 do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, veio focalizar melhor o magno problema.

Sobre a formação das lagoas escreveu o engenheiro E. Stevaux:

"Se se lançar os olhos numa carta da costa do Brasil, do Cabo São Roque até o Cabo Frio, nota-se a regularidade e a direção quase reta desta costa, especialmente desde o Cabo de Santo Agostinho, perto da cidade do Recife, até o cabo de São Tomé. Pouco abaixo deste ponto, no Cabo Frio, a direção da costa muda de repente e inclina-se consideravelmente para Oeste até o porto de Santos, formando um golfo, cujo fundo é a Baía do Rio de Janeiro. Desde o princípio deste golfo, no Cabo Frio, perde a costa o seu aspecto uniforme e regular e afeta ao contrário uma configuração sinuosa e dentada. Desaparecem as planícies de beira-mar e as vagas do oceano veem quebrar-se nas raízes mesmo da cordilheira marítima. Não se encontram mais rios de alguma importância e apenas no fundo de suas numerosas baías, veem-se riachos ou ribeirões de curta extensão e de pequeno volume. É tanto mais notável essa disparidade de configuração, que a primeira parte, Pernambuco a Cabo Frio, deveria ter perdido a sua regularidade em consequência dos aluviões, dos aterros que lhe são constantemente trazidos por rios caudalosos como o São Francisco, o Rio Pardo, o Jequitinhonha, o rio Doce e o Paraíba. Entretanto, não se nota em toda a sua extensão, o menor promontório, o mais pequeno delta. As conquistas sobre o mar, as grandes planícies do litoral tecem-se feito seguindo uma direção geralmente paralela aos terrenos de formação antiga. A regularidade desses depósitos é devida às grandes correntes marítimas N. NE e SW que reinam constantemente sobre a costa e continuam o transporte dos aluviões fluviais repartindo-se, uniformemente, em todo o litoral. Essas correntes, seguindo o seu curso para o Sul, afastam-se da costa desde o Cabo Frio, abandonando o golfo já descrito, cujas águas ficam estagnadas especialmente no seu princípio. Os aterros de aluviões arrastados pelas correntes marinhas deixam por isso de soldarem-se ao litoral, e precipitando-se no limite do movimento das águas, formam desde Cabo Frio um imenso cordão que se estende até a saliência de Ponta Negra. Assim ficaram encerradas entre esses segmentos e o litoral antigo ou primitivo, grandes extensões de águas salgadas, que hoje formam as lagoas de

Araruama, de Saquarema e Maricá e outras de menor importância. Não há portanto duvida alguma que a língua de restingas que separa estas lagoas do oceano é formada por aluviões dos rios cujas embocaduras se acham ao norte de Cabo Frio, especialmente das do rio Paraíba cujos transportes são consideráveis”.

Este Departamento tendo em vista a situação precária do transporte do sal entre a Lagoa e o porto de Cabo Frio mandou estudar a melhor solução para o caso tendo, porem, em vista que o canal deveria satisfazer às necessidades da pequena navegação, mas sem prejudicar o grau de salinidade da água da Lagoa, devendo, por isso ter o canal uma secção de vazão conveniente.

Com esse objetivo foram feitos os primeiros estudos, os quais devem ser considerados apenas como o reconhecimento das possibilidades de ser levado a efeito tão louvavel empreendimento.

A Lagoa de Araruama, com as suas imensas riquezas minerais, pode-se assim dizer, que constitue quasi que exclusivamente a vida econômica não só da cidade de Cabo Frio, como também das cidade de Araruama, Iguaba Grande e São Pedro de Aldeia. Com uma superficie de mais de 200 quilômetros quadrados a Lagoa de Araruama, alem do extraordinário grau de salinidade que tem, guarda sob as suas águas “o calcário quasi puro das conchas que respaldam o seu leito”, as quais de futuro constituirão uma outra grande riqueza, uma vez feito o seu aproveitamento na fabricação do cimento.

Mas para que a Lagoa não venha a se inutilizar ou, pelo menos, diminuir muito o seu valor econômico, é preciso pensar nos meios de impedir o seu entulhamento. Estudemos as causas desse entulhamento:

Examinando-se as plantas levantadas pelos engenheiros Silva Pinto e Raymundo Ribeiro Filho, em 1930 e a outra pelo engenheiro D. Darron, nota-se que os bancos de areia, submersos na Lagoa, partem da restinga (sul da Lagoa) e tomam a direção NW. Esses bancos de areia, denominados “Cordões”, como se vê nas citadas plantas, vão-se alongando sempre em procura da margem oposta o que é atribuido à ação dos ventos reinantes do quadrante NE.

Para auxiliar o entulhamento da Lagoa, há também, os “boquetes”, denominação local das armadilhas para pesca de camarões e peixes os quais estão espalhados por toda a Lagoa. Os “boquetes” são construidos por duas paredes de pedra ou varas, inclinadas uma sobre a outra, tendo na extremidade uma rede de malhas reduzidas. A pescaria é feita à noite, sendo os camarões e peixes atraídos para a rede por meio de fachos ou candeias, empregados pelos pescadores para esse fim. Tais “boquetes”, alem de constituirem um processo de pesca condenavel, engordam os “cordões” ou formam ilhotas na lagoa.

O entulhamento cresce dia a dia e não tardará muito em reduzir, ou talvez extinguir, as riquezas minerais da Lagoa e disso resultará o empobrecimento quasi completo das cidades de Cabo Frio, Araru-

ma, Iguaba Grande e São Pedro de Aldeia que vivem dessas riquezas. Desse entulhamento resultará o fracionamento da Lagoa, pois como se vê das citadas plantas, os bancos de areia movediça se aproximam cada vez mais da margem oposta à restinga, não tardando muito em dividir a Lagoa de Araruama em pequenas lagoas.

Com o fim de evitar esse fracionamento este Departamento mandará estudar cuidadosamente o regime da Lagoa de Araruama, com o fim de ser organizado um projeto definitivo de conservação da mesma. Parece desde logo que se fixando o sopé da restinga, se poderia talvez evitar que os "cordões" possam continuar a sua obra de fracionamento da Lagoa, com a providência, desde já, da destruição dos "boquetes", para o que será preciso a ação conjunta da Capitania dos Portos e da Secção de Caça e Pesca do Ministério da Agricultura. Quanto porem, à ligação, por meio de um canal entre Cabo Frio e a Lagoa, que contitue no momento, o objetivo deste Departamento, passo a expor, primeiramente, a minha impressão sobre a ligação atual pelo canal Palmer, o seu estado, para, em seguida, indicar a solução que melhor me parece, sobre essa ligação com o porto de Cabo Frio, de modo eficiente.

CANAL PALMER

Há cerca de 50 anos o saudoso engenheiro Léger Palmer, tendo em vista as dificuldades para o acesso à Lagoa, projetou um canal a jusante do canal natural, o qual encurtaria a distância entre Cabo Frio e a Lagoa, em virtude de se achar obstruido o canal antigo existente. A orientação do canal que foi construido parece ter sido a indicada pelo saudoso engenheiro Palmer, mas estou convencido de que o projeto de construção dos muros como foi feito, para limitar a largura do mesmo canal, não foi o lembrado pelo citado engenheiro que, sendo de competência reconhecida, não poderia ter sido o autor de tal projeto.

Conforme se constata os muros referidos foram construidos com pilastras ligadas por paredes. As pilastras são de alvenaria ordinária com argamassa de cimento e tem, mais ou menos, uma secção retangular de 0^m,70 x 0^m,80. As paredes de 0^m,15 de espessura são de concreto e tem 5^m,00 de comprimento. As pilastras tiveram uma fundação de cerca de 0^m,30 abaixo do o hidrográfico e as paredes, ao que parece, não tiveram fundação, ficando apenas assentadas no terreno. Amarrando as paredes às pilastras, passando pelo eixo longitudinal das paredes, foi empregado um vergalhão de ferro d' 1/2 polgada, não parecendo terem sido empregados outros ferros.

O estado de conservação das paredes e das pilastras, é de ruina.

Restaurar o canal nas condições descritas, seria incidir no mesmo erro técnico. Quanto à direção do canal na época do projeto talvez se pudesse justificar como tendo por objetivo o encurtamento de distância com o fim de diminuir a extensão a dragar. Fora d'isso,

não encontro outro motivo para a escolha tão pouco feliz para a entrada do canal no local onde foi feita.

Pela planta levantada pela Comissão de Estudos e Obras deste Departamento, facilmente se chegará a conclusão de que a direção dada ao canal Palmer não foi feliz. Entretanto facilmente se poderia prever o resultado desfavoravel hoje observado, tendo-se em vista que, aberto o canal, a corrente que seguisse pelo canal antigo ficaria dividida em duas, uma mais intensa, pelo canal novo e a outra, menos intensa, pelo canal antigo.

Provavelmente a corrente que tomou a direção do novo canal, arrastou grande quantidade de areia depositando-a nos pontos em que a sua intensidade diminuiu. Enquanto isso, a corrente de vazante, sendo muito fraca, quase nada influiu para arrastar a areia depositada pela corrente de enchente. Falhou, por isso, provavelmente a conservação das profundidades do novo canal. Quanto ao canal antigo, verificou-se o contrário: a corrente de enchente, tendo-se tornado mais fraca, não transportou areia para obstruí-lo e por isso ele se manteve com as pequenas profundidades que já tinha.

Na passagem do canal, quer pelo "Saco Marta Figueira", quer ao chegar no "Boqueirão", as correntes da Lagoa, tendo direção diferentes, encontrando a corrente do canal, formaram bancos exatamente no ponto onde desembocam os trechos do canal com muralha.

Como se vê na planta levantada pela Comissão, o trecho de 500 metros de extensão e largura de 28 metros, as profundidades são apenas de 0^m,30; no 2.^o trecho, o que atravessa o "Saco Marta Figueira", onde o canal não tem os tais muros, a sua extensão é de 1.089 metros, as profundidades são mais ou menos as mesmas e no 3.^o trecho, que não consta da planta citada, com extensão de 685 metros, as profundidades são um pouco maiores, talvez por ser menor o arrastamento de areia.

Conforme já disse, os muros que limitam o canal no 1.^o e 3.^o trechos estão em estado de ruina. Não convindo reconstruir o canal Palmer, porque não se justificaria tal despesa, parece que a melhor solução será a do aproveitamento do canal antigo, a montante do canal Palmer, que para o seu aproveitamento necessita apenas de uma dragagem muito pequena desde que seja adotada a largura de 25 metros, a profundidade de 1^m,50, referida ao o hidrográfico com o traçado indicado pela Comissão. Assim, se conseguirá uma solução econômica que certamente satisfará aos salineiros da Lagoa de Araruama, ficando também assegurado o transporte do sal, com as mesmas embarcações atualmente empregadas, ou outras que melhor se possam adaptar ao canal e de maior tonelagem.

É com essa orientação que será atacado o serviço no próximo exercício, com aquisição de uma pequena draga de sucção e recalque pela verba própria.

PORTO DE SÃO JOÃO DA BARRA

Por portaria n. 436, de 19 de agosto de 1910, modificada pela de n. 25, de 27 de janeiro de 1941, foi organizada uma comissão especial para estudos e melhoramentos do porto de São João da Barra e obras preliminares.

O andamento dos serviços dessa comissão, embora satisfatório, não teve entretanto, pleno desenvolvimento, devido não só à impossibilidade de ser utilizada desde logo a verba que lhe foi destinada, o que o Governo do Estado do Rio procurou compensar com a máxima boa vontade, como também pelas chuvas e fortes ventos comuns na região nos meses de novembro e dezembro.

Em três meses de trabalho efetivo realizou a Comissão os seguintes serviços:

Sondagem na barra do rio Paraíba, com cerca de 4.000 pontos sondados, abrangendo até a isobata de 8 ms.

Lançamento da triangulação na barra e em direção de montante.

Estabelecimento de uma base na praia de Itafona, medindo cerca de 1.300 ms.

Levantamento da Ilha Convicência na foz do Paraíba (margem esquerda), e da praia da Itafona numa extensão de mais de 8 km., até a localidade de Guruceá. As secções transversais foram espaçadas em média de 40 ms. variando a extensão de 200 a 400 metros.

Levantamento da cidade de São João da Barra que fica à margem direita do rio.

Levantamento da Ilha do Areno, em frente a São João da Barra.

Levantamento da estrada que liga São João da Barra a Itafona.

Nivelamento de toda parte levantada, excetuando-se as ilhas.

Diversas medições de corrente por ocasião das enchentes em novembro.

Construção de uma ponte e abrigo para o marégrafo.

Com esses serviços dispendeu a Comissão da verba distribuída, a importância de 102:494\$900 com pessoal e material.

ESTADO DE SÃO PAULO

PORTO DE SANTOS

Continuaram a exploração comercial e a execução de obras de melhoramentos e conservação à cargo da concessionária a Companhia Docas de Santos de acordo com o primitivo contrato de 28 de julho de 1888 e as alterações constantes dos decretos ns. 74 de 21 de março de 1891, 942, de 15 de julho de 1892 e 7.598, de 4 de outubro de 1909.

TARIFAS PORTUÁRIAS — Pelas portarias n. 494, de 20 de setembro e n. 555, de 23 de outubro foi aprovada a nova tarifa desse porto com o início de sua vigência marcado para 1.º de novembro.

Essa nova tarifa nada mais representa que a anterior, aprovada pela portaria 853, de 29 de outubro de 1935, com a incorporação das taxas adicionais de 10 % e mais 6 % criadas pelas portarias n. 650, de 30 de setembro de 1936 e 260 de 30 de maio de 1939.

TOMADA DE CONTAS — Durante o ano procedeu-se a tomada de contas relativa ao exercício de 1939, encaminhada à aprovação de V. Ex. e devido julgamento, pelo ofício 3.883, de 10 de outubro de 1941.

Nessa tomada de contas apuraram-se os seguintes resultados:

Capital reconhecido até 31-12-1939....	225.931:820\$886
Renda bruta no período.....	81.214:189\$275
Despesa de custeio e conservação.....	56.471:010\$800
Renda líquida.....	24.743:169\$175
Percentagem do custeio s/a renda bruta	69,53%
Percentagem de renda líquida s/o capital	10,35%

APARELHAMENTO DO PORTO — O Porto de Santos dispõe, em serviço, do seguinte, aparelhamento:

Cais acostavel com 5.170 metros de extensão, sendo:	
para 7,00 m de profundidade	2 270 m
para 8,00 m de profundidade	1 900 m
para 10,00 m de profundidade	450 m
para 11,00 m de profundidade	550 m

ARMAZENS

armazens internos, inclusive o armazem frigorífico com a área total de 60.063m ²	30
armazens externos, com a área total de 220.000 m ²	29

DEPÓSITOS

para volumes de grande peso, com a área total de 9.200 m ²	1
pátios internos, com a área total de 27.939,620 m ² .	

GUINDASTES

com capacidade de 0,45 e 30 tons.	142
--	-----

sendo:

guind. elétrico....	{	Quantidade	106
		Altura max. da lança....	15 a 31 m
		Bitola	4 m.
		Característica da corrente	440 v. 60 ciclos
guind. hidráulicos.	{	Quantidade	31
		Altura max. da lança....	12 m.
		Bitola	2,25 m
guind. à vapor.....	(Quantidade	5	

PONTES ROLANTES

com capacidade de 1,5 tons.....	123
---------------------------------	-----

LOCOMOTIVAS

de 1,60 m. de bitola	19
1,00 m. de bitola.....	6

VAGÕES

de 26 tons de capacidade	145
de 30 tons. de capacidade	20

APARELHOS DE TRAÇÃO

Tratores para manobras; com 550 HP.....	11
Caminhões	19
Cavalos mecânicos:	
carros tratores	12
reboques	44
Carros elétricos (baterias de acumuladores).....	44

CARREGADORES OU DESCARREGADORES MECÂNICOS

Descarregadores de trigo:

com 60 tons. de capacidade horária	4
com 120 tons. de capacidade horária	2

Carregadores de café:

com 2 000 sacas de capacidade horária.....	6
--	---

Carregadores de banana:

com 2 000 cachos de capacidade horária.....	2
---	---

Côbrea flutuante:

com capacidade de 80 tons.....	1
--------------------------------	---

Flutuante para atracação:

flutuantes para atracação	9
-------------------------------------	---

Tanques:

para gasolina, com capacidade de 57.203,000m3.....	8
para querosene, com a capacidade de 9.039,000m3.....	3
para gasoil, com a capacidade de 13.371,000 m3.....	5
para óleo cru, com capacidade de 19.865,000 m3.....	3
para óleo combustível, com a capacidade de 35.467,000 m3	4
para óleo de caroço de algodão, com a capacidade de	
5 931,000 m3	6

Hidrantes:

espaçados, no cais, de 30,00 m.....	156
-------------------------------------	-----

Tomadas de óleo:

tomadas duplas de óleo	10
----------------------------------	----

Obras executadas e em andamento — Durante o ano de 1910 a Companhia Docas de Santos, concessionária desse porto, realizou as seguintes obras novas e aquisições, ampliando as instalações portuárias:

1 — *Linhas férreas e desvios*

Para atender ao crescente serviço de transporte, não só entre as instalações portuárias e as estações das estradas de ferro, como dentro dessas instalações, foram acrescentados à rede do porto mais 2 980 metros de linha de bitola de 1.^m60 e 631 metros de linha de bitola de 1.^m00. Além disso, foi ampliada a extensão da linha mista, para essas duas bitolas, intercalando-se um terceiro trilho, em linhas existentes de bitola larga, sendo de 4.387 metros a ampliação feita.

Essa obra exigiu o assentamento de 27 chaves novas e a modificação de 33 existentes, transformando-as em chaves mistas.

2 — Pontes levadiças sobre o canal da Mortona

Para permitir o prolongamento e a junção das linhas férreas da faixa do cais, (ns. 1, 2 e 3), com as que existem depois dos armazéns internos, (ns. 5 e 6), no extremo do cais, em outeirinhos, criando mais uma saída e entrada de vagões para a referida faixa, foi necessário construir-se duas pontes sobre o canal da Mortona. Mas, como era necessário manter-se livre esse canal, para que as embarcações pudessem alcançar a carreira de reparações, foi preciso o emprego de pontes levadiças, que, suspensas, deixassem livre a altura de 20,00 sobre o nível das marés máximas.

A primeira dessas duas pontes já está pronta e em funcionamento. No fim do ano passado, as fundações da segunda ponte estavam em execução.

3 — Tunel para substituir o canal adutor da usina hidro-elétrica de Itatinga, no trecho em que, pela decomposição da rocha, esse canal ameaça ruir —

Em maio de 1938, ocorreu um grande desmoronamento da rocha, por baixo do canal adutor, que, por felicidade não foi atingido, continuando a funcionar suportado por uma verdadeira viga natural, formado por uma camada da referida rocha, que ficou, mas, que pode, a qualquer momento, romper-se e carregar aquele canal.

O exame do local demonstrou ser inconveniente, por difícil de se executar e não impedir novo desmoronamento futuro, qualquer obra de consolidação do canal na encosta escarpada da montanha. Daí a necessidade de se perfurar um tunel, com 538,50 de comprimento, que substituirá o canal no trecho em que se deu o desmoronamento.

Ao findar-se o ano de 1940, esse tunel estava perfurado e quasi concluído o respectivo revestimento.

A ocorrência fez com que, exame severo da rocha em decomposição fosse feito, em toda a extensão do atual canal e desse exame resultou constatar-se a necessidade de se substituir, pelo mesmo processo, um novo trecho, contíguo e a montante daquele em que o acidente se deu. Será necessária a abertura de um novo trecho de tunel, que terá 413,90, de comprimento.

4 — Aparelhamento contra incêndio na ilha de Barnabé, onde se encontram as instalações especiais para o armazenamento de óleo cru, gás-oil, gasolina e querosene —

No ano findo foram concluídas obras complementares desse aparelhamento, com o qual periodicamente são feitas experiências de funcionamento, adestrando o pessoal e zelando pela eficiência do conjunto.

5 — *Oficina mecânica na ilha de Barnabé*

Para atender aos serviços de conservação das instalações existentes nessa ilha, cujo vulto é hoje considerável, foi montada uma oficina mecânica, em edifício para esse fim construído. Um compressor de ar com capacidade para 400 pés cúbicos, uma grande máquina tarracha para tubos de grande diâmetro, forno, máquina de furar, forja a ar comprimido, desempeno e outros elementos, constituem o aparelhamento dessa oficina, que já está em funcionamento.

6 — *Tanques para armazenagem de óleo de caroços de algodão na ilha de Barnabé*

Foram construídas as fudações e montados dois tanques de aço para receber óleo de caroços de algodão, cada um com capacidade para 1.118.000 litros. No fim do ano de 1940, trabalhava-se nas obras e aparelhamento complementares, constituídos por casas de bombas, muros de recinto, canalizações, etc.

7 — *Guindaste sobre lagarta, para 8.000 quilos, com motor Diesel*

No ano de 1940 foi adquirido, montado e entrou em serviço o segundo guindaste volante sobre lagarta, de que hoje o porto dispõe para a movimentação de mercadorias, no carregamento e descarga de vagões.

Essas máquinas tem demonstrado grande eficiência e seu número deverá ser aumentado.

8 — *Cavalos mecânicos e respectivos reboques*

Durante o ano de 1940 foram adquiridos e já entraram em serviço, mais 3 cavalos mecânicos, cada um dos quais servindo a 4 reboques, de engate automático. Essas máquinas são empregadas com grande eficiência nos transportes de mercadorias entre a faixa do cais e os armazéns externos. Cada reboque tem capacidade para 6 toneladas de carga.

GRANDES OBRAS DE AMPLIAÇÃO DO PORTO

Em 28 de março de 1938, a Companhia Docas de Santos apresentou a V. Exa. uma longa e fundamentada exposição relativa à necessidade de serem ampliadas as instalações do porto de que é concessionária, exposição essa que me foi entregue em mão, por V. Exa. com o despacho de 4 de maio, para estudo, do qual me desencumbi pelo meu ofício G-152, de 22 de agosto de 1938, após as observações que procedi "in loco".

De acordo com esse meu estudo e razões dadas no citado ofício cheguei as seguintes conclusões sobre a exposição da Companhia e as

falhas e deficiências nas aludidas instalações na ordem em que por ela foram enumeradas:

a) que as instalações do porto exigiam imediata ampliação para que sua capacidade não fosse excedida pelo tráfego crescente que para esse porto converge, evitando-se por essa forma o congestionamento que já se podia prever próximo, com consequências perniciosas para a economia do respectivo "hinterland";

b) que apesar de não ser obrigada, pelo seu contrato nem pela lei em que este se baseou, a prover a ampliação de suas instalações, a concessionária nunca deixou de atender às exigências do tráfego crescente do porto, realizando, devidamente autorizada pelo Governo, as obras novas e as aquisições que se tornaram necessárias, ainda que exigindo o dispêndio de novos e vultosos capitais;

c) quanto às falhas e deficiências das instalações do porto postas em evidência pelo rápido crescimento que teve o tráfego que converge para esse porto, constatei verdadeiras as seguintes na ordem em que foram enumeradas pela Companhia;

1.º Necessidade do alargamento da faixa que medeia entre a aresta do cais e a testada dos armazens internos, que não possuem plataforma. Essa faixa tem apenas 19 metros, ocupada pelas três linhas férreas indispensáveis ao movimento de vagões no serviço de transporte de mercadorias, faixa essa que indiquei dever ser elevada pelo menos à largura de 25 metros como no porto do Rio;

2.º falta de armazens na faixa do cais em que as mercadorias de exportação possam ser acumuladas para embarque, falta essa existente em todos os nossos portos organizados e que pode facilmente ser corrigida pela construção de armazens de 2 pavimentos, reservando-se o inferior às mercadorias de exportação, para navio determinado, e o superior para os de importação;

3.º deficiência das instalações apropriadas para a descarga e armazenamento de carvão;

4.º falta de instalações frigoríficas com pre-refrigeração para recebimento, armazenamento e embarque de laranjas e outros produtos, instalação de custo muito elevado mas indispensável num porto como o de Santos;

5.º falta de pátios de desvios para facilitar o sorteamento dos vagões de acordo com o destino da carga que transportam, apesar da grande extensão de suas linhas e desvios muito maior que a de qualquer outro dos nossos portos;

6.º insuficiência dos antigos guindastes hidráulicos para as operações com os navios que hoje frequentam o porto, devido ao seu pequeno raio de ação e altura reduzida;

7.º insuficiência da profundidade junto ao cais que margeia a cidade, que é o principal, e que em 4.700 metros de extensão tem apenas a profundidade de 7,™0 e 8,™0 em águas mínimas;

8.º localização inconveniente dos tanques destinados ao recebimento e armazenamenamento de óleo combustível no local denominado Valongo, hoje precisando ser mudada devido ao crescimento do tráfego portuário e à necessidade de se estabelecer o serviço de *ferry boat* para a ilha de Barnabé (instalação para inflamáveis);

9.º falta de capacidade nos transportes pelo *ferry-boat* para atender a tonelagem crescente da gasolina a ser enviada de Santos para o interior, feito em vagões-tanques que cruzam o canal, vindo dos depósitos da ilha de Barnabé, nesse *ferry-boat*;

10. deficiência do aparelhamento volante existente para a movimentação de toras de madeira e outros volumes de grande peso;

11. insuficiência do material de transporte por vagões e locomotivas sobre as linhas do porto e por caminhões e cavalos mecânicos entre armazens e pátios fora dessas linhas;

12. falta de instalações especiais para o armazenamento do milho a granel e para o respectivo embarque mecânico, produção que o Governo tem tratado de fomentar e que na ocasião se apresentava como mercadoria nova a exportar;

13. falta de profundidade no cais e na barra e deficiência do material de dragagem de que o porto dispõe, aprofundamento esse aliás já projetado e incluído entre as obras cuja autorização foi dada pelo decreto n. 18.284, de 16 de junho de 1928 para a barra.

Quanto à do cais a deficiência era manifesta em vista do aumento crescente de calado dos modernos navios.

Para corrigir essas falhas e deficiências apresentou a Companhia o seguinte programa de obras novas e aquisições:

1.º Instalações para descarga e armazenamento de carvão no Valongo, constante de um cais com 500 ml. de comprimento localizado depois da ponte do *ferry-boat*, construído para 11,00 de profundidade com o necessário aterro, calçamento, linhas férreas, servido por 14 guindastes elétricos de 6 toneladas, munidos de garras, e dispondo de carvoeiras ao alcance desse guindastes.

2.º Frigorífico para frutas de exportação no Valongo com a capacidade para 500.000 caixas de laranja, sobre um *pier* com 330 mts. de comprimento permitindo a atracação simultânea de 4 navios para os quais serão as caixas transportadas por meio mecânico.

3.º Reconstrução do cais, no trecho de Paquetá a Outeirinhos, com 1.600 metros de extensão para alargar a faixa respectiva a 30 metros elevando a profundidade a 11,00.

Essa obra compreende essencialmente a construção de uma nova muralha de cais, paralela à atual e dela distante 11,00, apresentou 14 mts. de profundidade em maré mínima, a reconstrução dos armazens internos com dois pavimentos e com o piso do inferior a 1,00 de altura sobre o nível do cais e por fim a construção de uma plataforma larga ao longo desses armazens.

4.º Selas para cereais a granel, de exportação com a necessária aparelhagem para o expurgo e para o embarque mecânico.

A companhia incluiu no seu programa essas instalações das quais discordei por me parecer mais acertado fazer no porto o aparelhamento mecânico para embarque e fora dele o armazenamento e expurgo.

5.º Instalações especiais para atender ao tráfego da Estrada de Ferro Sorocabana.

Todas essas obras foram estimadas em cerca de 80.000 contos e mantido o regime de fornecimento com que esse porto foi construído e vem sendo aparelhado até agora, a Companhia teria de levantar essa vultosa importância de capital novo que, como o capital já por ela empregado, exigiria remuneração e amortização, visto nele não ser utilizada a arrecadação dos 2 % de importação em benefício das obras de melhoramentos desse porto.

Estendida a cobrança dessa taxa a todos os portos do Brasil sem nenhuma modificação no contrato firmado com base na lei 1.746, de 13 de outubro de 1869 e assim sem qualquer concurso ou garantia do Governo, para o respectivo financiamento criando-se a situação de desigualdade que a Companhia faz referência e descreve em sua exposição entre esse porto e os demais e que pode ser resumida da seguinte forma:

a) em todos os portos organizados é cobrada a taxa adicional de 10 % sobre os direitos aduaneiros;

b) em todos esses portos, exceto nos de Santos e Manaus, o produto dessa taxa é aplicado integralmente, ou em grande parte, em benefício dos portos em que é arrecadado, seja para o custeio direto de obras novas, seja para a remuneração do capital aplicado nessas obras, seja ainda, como parcela da receita ordinária do porto;

c) nos portos de Santos e Manaus, todo o produto da referida taxa é recolhido ao Tesouro Nacional, sem qualquer benefício para esses portos, em que é arrecadado, e cujos usuários, além de pagar essa taxa, têm o encargo de que os usuários dos outros portos estão totalmente ou em parte isentos de remunerar e amortizar o capital dos concessionários, o que fazem, pagando os serviços que recebem das administrações daqueles dois portos a preços que poderiam ser mais baixos se lhes fosse dispensado tratamento igual ao que recebem os de mais portos.

A Companhia, tendo em vista as condições em que se encontrava o mercado de dinheiro dificultando o levantamento de capitais e procurando corrigir a situação de desigualdade acima apontada, sugeriu a aplicação de uma parcela do produto da taxa adicional de 10 %, na realização das obras e aquisição em causa, declarando, porém, que para os efeitos contratuais, isto é para os casos, de redução de taxas portuárias ou de encampação da concessão pelo Governo, só seria

computado o capital próprio, por ela aplicado na construção e aparelhamento do seu porto.

Nessas condições, o novo capital com que se realizaria a ampliação das instalações, não teria de ser remunerado, nem amortizado e, sendo assim, o aumento da receita líquida que resultaria dessas obras, provocaria dentro de curto prazo a redução das taxas portuárias, beneficiando os usuários do porto, visto que, essa renda líquida aumentada teria de ser confrontada apenas com o capital próprio da Companhia, que seria o atual, sem qualquer aumento.

Julguei essa forma de financiamento interessante e aceitável, reduzindo a sua adoção a diferença que hoje se observa contra os usuários do porto de Santos em confronto com os do Rio de Janeiro.

A ampliação das instalações seria assim realizada com capital morto passando os usuários desse porto a receber algum benefício da soma que pagam pela taxa adicional de 10 % e que se elevou a 48 mil contos em 1937 e assim se vinha mantendo.

Lembrei assim, aceitando a sugestão, que essas obras poderiam ser realizadas em 5 anos com a utilização de cerca de 33 % do produto anual da arrecadação dos 10 % adicionais, mas por uma lei especial visto não se enquadrar a idéia na legislação portuária vigente.

O assunto foi também estudado por esse Ministério e pelo Conselho Federal do Comércio Exterior e, retardando a solução resolveu a Companhia aparelhar-se para iniciar desde logo o cais do Valongo, para descarga de carvão de que trata o item I, com os seus próprios recursos.

Sobrevindo a guerra, resolveu a Companhia, contando com a diminuição do tráfego que desse fato resultaria, resolveu utilizar o material e aparelhamento existentes para iniciar as obras constantes do item II de reconstrução do cais no trecho de Paquetá a Outeirinhos, o que foi por V. Exa. autorizado sem dispensa de aprovação dos projetos e respectivos orçamentos pelo aviso 255, de 25 de janeiro de 1940.

Essas obras acham-se em franco andamento.

Pela companhia foram apresentados os seguintes projetos e orçamentos que em breve serão submetidos à aprovação de V. Exa. :

Para construção de um novo trecho de cais de 500 metros (item I) parte já em execução.....	33.733:373800
Aterro da parte posterior desse cais (item I) parte já executada.....	11.212:376900
Reconstrução do cais no trecho de Paquetá a Outeirinhos com 1.660 metros e alargamento de faixa do cais para 30 metros, em uma extensão desde logo de 555 metros (parte do item II) em franca execução.....	12.905:571800

PORTO DE S. SEBASTIÃO

O porto de São Sebastião, foi concedido ao Estado de São Paulo para a execução das obras para seu melhoramento e posterior exploração comercial, de acordo com o contrato assinado em 27 de setembro de 1931, com base no decreto 24.729, de 13 de julho do mesmo ano.

As obras em execução foram aprovadas pelo decreto 689, de 13 de maio de 1936, e pelo de n. 3.028 de 27 de agosto de 1938 foi prorrogado o prazo por dois anos para a sua conclusão.

A estrutura do porto de São Sebastião, no litoral paulista, achase concluída, com os seus 88 tubulões cravados, e em bom alinhamento, bem como a respectiva plataforma para cais de 8,06 e 4 metros, com as respectivas extensões de 216,00, 126,00 98,00, formando um total de 476,00.

O aterro, no molhe acostavel já tem um volume de 30.447,00 m³, que não atinge ainda o nível de oscilação da maré, razão porque se não pode julgar ainda da sua estabilidade, uma vez que o mesmo irá encher completamente o referido núcleo.

Os paramentos internos dos taludes dos enrocamentos, não só do molhe acostavel como do de acesso, foram revestidos com varreduras de pedreira, para impermeabilização.

O aterro hidráulico, na parte do molhe de acesso junto à cidade, que é de grande volume e quase concluído está sendo executado por bomba de recalque com capacidade para descarregar 400 m³ de areia em 50 minutos.

Em 1937, antes do início da cravação dos tubulões, foi feita uma sondagem na área da bacia de evolução. É presumível que as cotas se tenham modificado, o que será reparado com o término dos serviços, quando os contratantes terão de fazer uma sondagem, com os representantes do Governo para que os cais sejam entregues com as profundidades do contrato.

Esses serviços executados em 1940, podem ser assim resumidos:

	M ³
1 — Enrocamento do molhe de acesso.....	12.308,189
2 — Enrocamento no núcleo do molhe dos cais.....	25.335,021
3 — Conclusão da estrutura dos 476,00 de cais acostavel com a colocação de 10 estrados em 1940, e um total de 46.	
4 — Conclusão de uma escada de concreto armado no cais de 4,00 para passageiros.	
5 — Aterro no núcleo do molhe acostavel.....	30.447,467
6 — Aterro no núcleo do molhe de acesso.....	207.784,830

PORTO DE SANTOS

MOVIMENTO DE MERCADORIAS. — No ano de 1940 o movimento total de 3.752.312 toneladas de mercadorias compreendeu 1.615.655 tons. de importação de longo curso, 593.970 tons. de importação de cabotagem, 1.280.765 tons. de exportação de longo curso e 261.922 tons. de exportação por cabotagem. Tendo em 1939 o total de 4.296.028 tons. se dividido respectivamente em 1.768.067, 557.911, 1.733.250 e 236.860 toneladas, a comparação desses valores revelam para o bienio uma diminuição geral de 543.706, ou de 12,7%, que se fez sentir em todo o movimento de longo curso, ao passo que na cabotagem houve aumento. Assim, os decréscimos nos movimentos de importação e exportação estrangeiras foram respectivamente de 152.352 tons. e 452.485 tons., correspondentes às percentagens de 8,6% e 26,1%; e os aumentos na importação e na exportação por cabotagem foram respectivamente de 36.059 tons. e 25.062 tons., ou sejam 6,5% e 10,6%. Patenteia-se claramente a influência da guerra europea na diminuição do movimento de longo curso neste porto, onde o commercio com o estrangeiro, especialmente a exportação, tem sido o maior entre todos os portos do Brasil.

Concorreram para as maiores importações estrangeiras os Estados Unidos, a Argentina, a Holanda, a Inglaterra, o Perú e o Chile, na ordem em que se acham enumerados; e receberam as maiores exportações os Estados Unidos, a Inglaterra, a Argentina, o Japão, a Dinamarca e a China.

MOVIMENTO DE NAVIOS. — Em 1940 frequentaram o porta 3.018 navios, com 7.981.995 toneladas de registro, dos quaes 1.684 de longo curso, com 5.720.594 tons. de registro e

1.334 de cabotagem, com 2.261.401 tons. de registro. Tendo o movimento total em 1939, de 3.530 navios, com 10.583.501 tons. de registro, correspondido a 1888 navios de longo curso, com 8.712.162 tons. de registro, e 1.642 navios, com 1.871.339 tons. de registro, segue-se que, comparadas as tonelagens de registro dos dois anos, houve decréscimo na de longo curso, de 2.991.568 tons. de registro, equivalente a 34,3^o/_o, ao passo que houve aumento na de cabotagem, de 390.062 tons. de registro, equivalente a 20,8^o/_o, não obstante ser menor o numero de navios em 1940 do que em 1939.

RECEITA. — Em 1940 a renda bruta das taxas portuarias importou em 75.457:736\$625, contra 81.214:180\$275, donde um decréscimo no bienio de 5.756:443\$650, ou 7,1^o/_o; e o imposto adicional de 10^o/_o rendeu 41.300:419\$500, contra 44.943:481\$100 em 1939, donde um decréscimo de 3.643:061\$600, ou 8,1^o/_o. Resulta que as duas receitas totais, respectivamente de 116.758:156\$125 e 126.157:661\$375, acusam no bienio um decréscimo de 9.399:505\$250, ou, em percentagem, de 7,5^o/_o.

- 7 — Revestimento dos paramentos internos dos taludes de enrocamento dos molhes de acesso e do molhe acostavel.
- 8 — Enchimento dos núcleos dos tubulões com concreto ciclópico.
- 9 — Construção de capitéis para os tubulões de cais de 4,00.

ESTADO DO PARANÁ

PORTO DE PARANAGUÁ

Continuou esse porto sob o regime de concessão, para execução de obras e exploração comercial, de acordo com o Termo de revisão e consolidação de contratos anteriores, assinado em 3 de dezembro de 1932, conforme autorização constante do decreto 22.021, de 27 de outubro desse mesmo ano.

De acordo com a legislação portuária vigente, solicitou o Estado a reforma do seu contrato, nele incluindo a concessão do porto de Antonina e a dispensa do encargo de melhoramento e conservação da barra da baía de Paranaguá, assunto que por este Departamento foi estudado e informado a V. Exa. com uma nova minuta de contrato pelos officios 1.306, de 13 de abril, e 1.785, de 25 de maio, ambos de 1938, ainda sem solução.

Tarifa portuária — Continuou em vigor a que foi aprovada pela portaria n. 390, de 29 de julho de 1937, achando-se em estudo várias modificações propostas pelos concessionários.

Tomada de contas — Foram realizadas as referentes aos exercícios de 1937 e 1938, com os seguintes resultados ainda não aprovados:

Exercício de 1937

Capital reconhecido	11.648:743\$532
Renda bruta	1.776:139\$700
Custeio e conservação	1.223:177\$500
Renda líquida	552:962\$200
Porcentagem da renda líquida sobre o Capital	4,75 %

Exercício de 1938

Capital reconhecido	11.648:743\$532
Renda bruta	2.259:800\$700
Custeio e conservação	1.382:170\$700
Renda líquida	877:630\$000
Porcentagem da renda líquida sobre o capital	7,5 %

Cais e aparelhamento — Contem o porto 500 metros de cais com 3 armazens para mercadorias, 1 guindaste elétrico para 5 toneladas, 3 guindastes a vapor para 4 e 6 toneladas, 1 locomotiva com a capacidade para 60 toneladas e 50 vagões imprestáveis.

Continua, assim, muito deficiente o aparelhamento desse porto, já tendo sido em reiteradas vezes convidado o Estado a suprir essa deficiência.

OBRAS REALIZADAS PELO ESTADO CONCESSIONÁRIO

No segundo semestre do ano foi atacada a construção do cais para inflamáveis, no bairro do Rocio, em continuação ao molhe da carreira de construção naval, ali existente.

Esta obra, que foi autorizada pelo decreto n. 4.701, de 25 de setembro de 1939, foi, pelo concessionário, empreitada com a firma Christiani & Nielsen. Os trabalhos executados até 31 de Dezembro de 1940, foram os seguintes:

- a) Fundação de 64 estacas de 14 metros, de concreto armado.
- b) Fundação de 164 estacas de 16 metros, de concreto armado.
- c) Cravação de 34 estacas de concreto armado, da ponte de acesso ao cabeço de atracação.
- d) Construção de 200 metros lineares de enrocamento de pedra, para retenção do aterro destinado à zona dos tanques, de combustível líquido, num total de 1.400 metros cúbicos de enrocamento.
- e) Construção de 200 metros cúbicos de alvenaria de pedra, sobre o enrocamento retro descrito.
- f) Construção de 200 metros lineares de andaime sobre escarria de madeira, para o bate-estacas destinado a cravar as estacas de concreto.
- g) Instalação da draga de sucção e de 200 m. de turbulação flexível (sobre flutuante) para dragagem da bacia de evolução e aterro hidráulico da área dos tanques.

ESTUDOS REALIZADOS PELA FISCALIZAÇÃO DO PORTO

A Fiscalização de dependência deste Departamento no Estado realizou os seguintes levantamentos e estudos:

- a) Conclusão das sondagens hidrográficas iniciadas em fins de 1939, da bacia de evolução do futuro cais de inflamáveis, da bacia de evolução do porto, e do canal acesso a este, até ponta da Cruz, situada na ilha da Cotonga. Área sondada: 11,5 km².
- b) Levantamento topográfico da zona portuária, com todos os detalhes: armazens, linhas férreas, escritórios, armazens particulares, repartições públicas etc.

- c) Levantamento topográfico da zona do Rocio, incluindo a oficina da Administração do Porto e a zona do futuro cais de inflamáveis, com determinação de todas as propriedades existentes de ambos os lados do caminhamento.
- d) Estabelecimento de uma base topográfica, com 1.328 metros, para referência de todos os levantamentos do porto, situada na Avenida Cel. José Lobo, antiga Avenida 5 de Outubro.
- e) Levantamento, estudo e confecção do ante-projeto de um ramal ferroviário ligando a linha tronco da Estrada de Ferro ao cais de inflamáveis ora em construção. As secções transversais à poligonal de enseio, foram levadas até 40 m. para cada lado desta.
- f) Estudo do canal do Varadouro, que ligará as baías de Paranaguá e Trapandé, respectivamente do lado do Paraná a de São Paulo; compreendendo:

Poligonal principal, levantada, nivelada e contra-nivelada 4.500 m.

Secções transversais de 20 em 20 metros, com 30 ms. para cada lado do eixo.

Levantamento de diversos afluentes e detalhes, feito com estádia.

20 perfurações geológicas, para determinação da constituição geológica do sub-solo, feitos com sonda manual.

Estudos do regime de marés nas duas extremidades do futuro canal. Foram feitas leituras simultâneas em duas réguas, de 15 em 15 minutos, no período compreendido entre 20 de setembro e 23 de outubro.

A Secção técnica da Fiscalização está procedendo no momento aos trabalhos de escritório, desenhos, cálculos e elaboração de um ante-projeto.

Movimento de mercadoria — Em 1940 o movimento total de mercadoria atingiu a 243.901 toneladas, assim distribuídas: importação estrangeira 4.646 ton., importação e cabotagem 47.777 ton. exportação para o estrangeiro 116.138 ton. e exportação por cabotagem 45.370 toneladas.

Comparados estes valores com os achados em 1939, cujo total de 204.261 toneladas dividiu-se respectivamente em 9.280, 36.709, 123.085 e 35.187 ton. verifica-se, em consequência da guerra europeia, decréscimo em todo o movimento de longo curso, enquanto que no de cabotagem há aumento senciável. Assim, os decréscimos na importação e na exportação de longo curso foram respectivamente de 4.664 e 6.947 ton., ou de 50,2% e 5,6%; e os aumentos na importação e na exportação por cabotagem foram 11.068 e 10.183 ton.; ou 30,2% e 28,9%. As maiores importações estrangeiras provieram dos Estados Unidos, da Inglaterra e da Argentina, na ordem da enumeração: e

os países que recebem as maiores exportações foram a Argentina e a Inglaterra e os Estados Unidos.

Movimento de navios — Em 1940 frequentaram o porto 812 navios com 702.913 toneladas de registo, sendo 103 de longo curso, com 232.288 ton. de registo, e 700 de cabotagem, com 469.685 ton. de registo. Comparando estas tonelagens com as do ano de 1939, cujo total de 781 navios, com 765.544 ton. de registo, dividiu-se em 135 de longo curso, com 333.350 ton. e 646 de cabotagem, com 432.194 ton. verifica-se, como era de esperar, diminuição em longo curso, no valor de 100.122 ton. de registo ou 30 %; e aumento em cabotagem de 34.419 ton. ou 8,7 %, notando-se que a diferença entre as tonelagens totais é mais, sendo de 62.631 ton. de registo esse aumento equivalente a 8,2 %.

Receita — A renda bruta da taxa portuária em 1940 produziu 1.328:724\$100, contra 1.382:374\$700 em 1939, resultando assim um decréscimo no biênio de 53:650\$600, ou de 3,9 %; e o imposto adicional de 10 % em 1940 rendeu 138:118\$300, contra 406:251\$900 em 1939 donde também o forte decréscimo de 268:626\$600, ou de 66 %.

Resulta para o decréscimo geral a diferença de 321:714\$200 entre as receitas de 1.466:912\$400 em 1940 e 1.788:626\$600 em 1939, correspondente à percentagem de 18 %.

PORTO DE ANTONINA

Movimento de mercadorias — Em 1940 o movimento total de 195.676 toneladas de mercadorias compreendeu 31.150 ton. de importação de longo curso, 38.396 de importação de cabotagem, 45.695 ton. de exportação para o estrangeiro e 66.797 ton. de exportação por cabotagem, enquanto em 1939 o total de 183.435 toneladas dividiu-se respectivamente em 34.127, 45.809, 36.702 e 66.797 toneladas. Resulta então, que na importação houve decréscimo, sendo de 2.977 ton. na estrangeira sejam 8,7 %, e de 7.413 ton. na de cabotagem, sejam 16,2%; e que na exportação houve aumento, sendo de 8.957 ton. na para o estrangeiro, sejam 24,4%, e de 13.638 ton. na por cabotagem, sejam 20,4%.

No movimento total predomina a aumento, que é de 12.241 ton., ou 6,7%.

Movimento de navios — Em 1940 frequentaram o porto 570 navios, com 373.235 toneladas de registo, dos quais 42 de longo curso, com 52.329 ton., e 528 de cabotagem, com 320.906 ton.

Comparadas estas tonelagens com as de 1939, em que o total de 510 navios, com 368.345 tons. de registo, compõe-se de 42 navios de longo curso, com 65.935 ton. de registo, e 468 navios de cabotagem

com 302.410 ton. de registo, verifica-se decréscimo no movimento de longo curso e aumento no de cabotagem, aquele de 13.606 tons. ou 20,6% e este de 18.496 ton. ou 6,1%.

Receita — Consta exclusivamente do imposto adicional de 10%, que em 1940 rendeu 223:3038800, contra 212:9418900, havendo assim um pequeno aumento de 10:3618900, equivalente em percentagem a 4,6%.

COMISSÃO DE ESTUDOS E MELHORAMENTOS DO RIO IGUASSÚ

Em março foi instalada mais uma Residência (de estudos e obras) em Palmira, vila situada à margem direita do rio, no km 80.

Com a criação de mais essa residência os serviços prosseguiram com a seguinte organização:

Em Porto Amazonas (km 0)

1 — Escritório central

2 — Escritório técnico

3 — 1.^a Residência — Carpintaria civil e naval, oficina

Tem a seu cargo a construção, a reparação e conservação do material flutuante, motores e maquinismos; a confecção de ferramentas e utensílios.

4 — 2.^a Residência — Estudos e obras

a) Topo-hidrografia local

b) Estudos complementares e retificação

c) Obras fixas

Espigões

Derrocamento

d) Obras subsidiárias

Limpeza de margens

Desobstrução do leito

Colocação de marcos quilométricos

Em Casa Flutuante (atualmente situada no Rio Portinga)

5 — 3.^a Residência — Topografia regional

Levantamento longitudinal do rio, nivelamento, determinação do desnível superficial, detalhes.

Em Palmira

6 — 4.^a Residência — Estudos e obras

Organização semelhante à da 2.^a Residência.

O resumo dos trabalhos executados é o seguinte:

a) Obras Fixas

Espigões — Foram contribuídos 21 espigões em 211,30 m.
Foram aumentados 5 espigões com 17,00 m.
Total executado: 228,30 m. lienares de espigões.

Derrocamento — Foram broqueadas 927 minas com o comprimento total de 1.381,56 ms.
Foram derrocadas, quebrados e depositados no barranco 1.601,55 metros cúbicos de pedra, sendo 1.368,55 de rochas submersas e 236,00 de rochas em seco.

b) Obras Subsidiárias

Limpeza de margens — Foram desmatados 36.223 m. de margens e redesmatados 720 m. de margens.

Desobstrução do leito — Foram retirados do fundo do rio:

1.512	troncos grandes
3.946	" médios
6.354	" pequenos
3.531	galharias de porte

Total 15.343 unidades retiradas do leito

Marcos quilométricos — Foram colocados 34 marcos quilométricos e recolocado 1 marco.
Total: 35 unidades.

c) *Levantamento da poligonal ao longo do rio* (T. H. R.)

A poligonal principal foi levantada da estacada 5.075 + 8 mts. até à estacada 6.977 + 17 mm. num total de 71.135 km.

Nivelamento e contranivelamento numa extensão de 70,960 km.

Determinação do desnível superficial do km 155 ao 209.

Seguem abaixo os detalhes desses serviços executados, durante o exercício de 1940, com o dispêndio total de 750:000\$0, pela verba própria de estudos e obras do orçamento.

Escritório Técnico

Sede: Porto Amazonas

Estudos — Estudos do trecho do Iguassú compreendido entre as estacadas 246 e 264, para efeito de locação de obras fixas do 4.º trecho, km 8; estudo do trecho compreendido entre as estacas 90 e 106, para efeito de locação de espigões do 3.º trecho, km. 2, 5; estudo do trecho compreendido entre as estacas 270 e 300 km. 9;

para efeito de locação de espigões do 5.º trecho, estudos das secções correspondentes às estacas 57 e 60 para efeito de derrocamento submerso; estudo das secções correspondentes às estacas 85 e 88, para efeito de derrocamento submerso; estudo das secções correspondentes às estacas 2.617 a 2.621. km. 80, para efeito de derrocamento submerso.

Projeto — Projeto dos espigões do 4.º trecho do Iguassú, km. 8, projeto dos espigões intermediários do 3.º trecho, km. 2,5; Projeto das secções correspondentes as estacas 85 e 88 para efeito de derrocamento submerso; projeto de derrocamento da lage submersa compreendida entre as secções das estacas 2.617 a 2.621; projeto das casas flutuantes OS-2, OS-3, OS-4, DRS-2, THL-1 e OF-6; projeto dos detalhes de montagem do motor Buda-Lanova da lanchar Domingos de Meneses.

Cálculo — Cálculo das coordenadas dos vértices da poligonal principal referente ao levantamento do rio Iguassú e afluentes, da estaca 5.075 + 8,00 a 6.977 + 17,00 e 6.443-A, 6.511-B e 7.031 + 18,00-C;

Escritório técnico (Continuação)

Cálculo das descargas do Iguassú.

Desenho — Desenho da planta geral do rio Iguassú e afluentes Negrinho, Negro e Potinga, do km. 0 (Porto Amazonas) ao km. 2,145 (Fluviópolis), na escala de 1/30.000 e desenho do trecho São Mateus (km. 155) e Fluviópolis (km. 214,5) na escala de 1/15.000; desenho do trecho do Iguassú entre os km. 8 e 10, com a altimetria, na escala de 1/1.000; idem, do trecho compreendido entre os km. 79 e 80; desenho das secções transversais do 1.º, 2.º, 3.º e 4.º trecho de espigões, desenho de secções transversais correspondentes as estacas 57 a 60, 85 a 88 e 2.617 a 2.621 onde existem lages submersas. Desenho dos gráficos de leitura da régua hidrométrica, referente aos anos de 1938, 1939 e 1940; desenho dos gráficos de Estatística; desenho de moveis e utensílios para o Escritório Central e Residências; cópia e retoque de plantas.

1.ª Residência

Sede: Porto Amazonas

Construção — Material Flutuante, constante de 3 casas Flutuantes, 1 casa para o Compressor do Bato Estacas n. 2, 4 Balsas, 1 casa desmontavel para o turma de T. H. L., 3 Bateiras, 2 Estaleiros para reparação de embarcações, moveis, utensílios e ferramentas para o Escritório Central e Residências.

Reparação e conservação — Material Flutuante e maquinismo.

2.^a Residência

Sede: Porto Amazonas

Topo Hidrografia Local — Foram feitos os alinhamentos de 321 secções e as respectivas picadas; nivelamento de 325 secções com um desenvolvimento de 26.881,50 m.; sondagem de 357 secções transversais com um desenvolvimento de 20.447,69 m.; medição de velocidade em 77 secções com um total de 1.661 verticais.

Estudos complementares e retificação — Foi executado o alinhamento de 17 secções, o nivelamento de 133 secções com um desenvolvimento de 598,75 m., a sondagem de 133 secções com um desenvolvimento de 7.978,65 m., a medição de velocidade a 3 secções, num total de 206 verticais, e reinstalação de 7 reguas fluviométricas.

Obras fixas

a) *Espigões* — Construção de 21 espigões de simples enrocamento, com o desenvolvimento de 211,30 m.; aumento de 5 espigões com um desenvolvimento de 17 m.

b) *Derrocamento* — Foram quebrados e depositados no barranco; 1.215 m³ de pedra, sendo 155 m³ provenientes de rochas em seco brocamento de 306 minas com um desenvolvimento de 363,55 m³

Obras subsidiárias

a) *Limpeza de margem* — Desmatção marginal numa extensão de 15.095 m.

b) *Desobstrução do leito* — Foram retirados do leito do rio e estaqueados nas margens 775 troncos grandes, 1.884 médios, 2.132 pequenos e 1.437 galharias do porto.

c) *Redesmatção de margem* — Redesmatção marginal numa extensão de 720 m.

d) *Marcos quilométricos* — Instalação de 34 marcos quilométricos e reinstalação de 1 marco.

3.^a Residência

Sede: Casa Flutuante "X"

Topo-hidrografia Regional — Prosseguimento dos serviços de topo-hidrografia ao longo do Iguassú. Poligonal principal da estaca 5.075 + 8,00 à estaca 6.977 + 17,00, com um desenvolvimento de 71,135 km; amarração das margens e detalhes principais; nivelamento e contra-nivelamento da poligonal principal em um total de 70,960 km; determinação da declividade superficial por quilômetro e entre os km. 155 e 209.

4.^a Residência

Sede: Vila Palmira, margem direita do rio Iguassú

Topo-hidrografia Local — 460 secções transversais ao rio Iguassú, importando em 52.240 m. de nivelamento, 5.080 sondagens e 45.000 m de picadas.

Obras fixas

Derrocamento — Broqueamento de 621 minas, com um comprimento total de 4.018 metros, dinamitação de 227 minas com um comprimento total de 420 metros, quebramento e transporte de..... 389,55 m³ de rocha, sendo 308,55 de rocha submersa.

Obras subsidiárias

a) *Limpeza de margens* — 21.428 metros de desmatação efetuada, nas margens direita e esquerda.

b) *Desobstrução do leito* — Retirados do fundo do canal do rio 737 troncos grandes, 3.062 troncos médios, 4.222 troncos pequenos e 2.049 galharias.

ESTADO DE SANTA CATARINA

PORTO DE FLORIANOPOLIS

Nenhuma obra foi executada nesse porto, capital do Estado, constando o seu movimento comereial dos dados adiante consignados.

Movimento de mercadorias — O movimento total de 36.682 tons. de mercadorias movimentadas neste porto em 1940 dividiu-se em 1.543 ton. de importação estrangeira, 24.455 ton. de importação de cabotagem, 440 ton. de exportação para o estrangeiro e 10.244 ton. de exportação por cabotagem. Em 1939, o total de 37.903 toneladas dividiu-se respectivamente em 2.837, 23.223, 909 e 10.934 toneladas. Assim, comparadas essas quantidades nos dois anos, nota-se que somente na importação por cabotagem houve aumento, no valor de 1.232 ton. ou 5,3% quanto aos decréscimos na importação estrangeira, na exportação para o estrangeiro e por cabotagem foram respectivamente de 1.294, 469 e 690 toneladas equivalente a 45,6%, 51,6% e 6,3%, convindo notar que as exportações para o estrangeiro neste porto são sempre reduzidíssimas, cabendo ao porto de S. Francisco a maioria das exportações do Estado e seguindo-lhe o porto de Itajaí.

Movimento de navios — No ano de 1940 o total de frequência no porto cabe ao movimento de cabotagem, de 644 navios, com... 240.028 ton. de registro não tendo havido movimento de navios de longo curso. Assim, comparado esse movimento de cabotagem com o observado em 1939, de 590 navios, com 218.957 ton. de registro, verifica-se o aumento de 21.071 tons. de registro, equivalente a 9,6 %.

Receita — Consta do imposto adicional de 10%, que em 1940 rendeu 83:916\$2, contra 157:747\$4 em 1939, verificando-se assim um decréscimo no biênio de 73:831\$2, equivalente a 46,8 %

PORTO DE SÃO FRANCISCO

Nenhuma obra foi executada nesse porto com franco acesso aos navios que o frequentam.

Por decreto-lei n. 2.738, de 1 de novembro de 1940, resolveu o Governo abrir o crédito de 22.261:700\$000, para ser entregue ao Estado, com a dedução prévia da importância nele consignada de débito do Estado, afim de serem levadas a efeito as obras de melhoramentos desse porto e sua futura exploração comercial por concessão a ser outorgada ao Estado.

Em virtude dessa resolução minutou este Departamento, com audiência prévia do Estado, o contrato de concessão submetido a V. Excia. por officio n. 321, de 24 de janeiro de 1941, o qual foi aprovado pelo decreto 6.912, de 1 de março do mesmo ano.

Movimento de Mercadorias — O movimento total de mercadorias em 1940 correspondeu a 13.847 ton. de importação estrangeira, 21.294 ton. de importação de cabotagem, 75.745 de exportação para o estrangeiro e 67.689 de exportação por cabotagem; e em 1939 o total de 259399 ton. dividiu-se respectivamente em 29.264, 25.375, 134.766 e 69.994 toneladas. Comparados esses números, resulta que no biênio apresentou este porto uma diminuição geral, quer na importação, quer na exportação. Esses quatro decréscimos foram respectivamente de 15.417, 4.081, 59.021 e 2.305, equivalentes em percentagem a 52,7%, 16,1%, 43,8%, resultando para os totais um decréscimo geral de 80.824 ton., ou 31,2%.

Movimento de navios — Em 1940 frequentaram o porto 864 navios com 379.049 ton., de registro, dos quais 75 de longo curso com 162.172 ton. de registro, e 789 de cabotagem, com 216.877 ton. de registro. Comparadas essas toneladas com as obtidas em 1939, cujo total de 1.083 navios, com 528.726 ton. de registro, dividiu-se em 107 navios de longo curso, com 238.823 ton. de registro, e 976, de cabotagem, com 289.903 ton. de registro, verifica-se decréscimo geral, como no movimento de mercadorias. Esse decréscimo foi, no movimento de longo curso, de 76.651 ton. de registro, ou de 32,1%; e no de cabotagem de 73.026 ton. de registro, ou de 25,2%.

Receita — Consta do imposto adicional de 10%, que em 1940 rendeu 170:515\$400, enquanto que em 1939 rendeu 306:065\$500, resultando no biênio uma diminuição de 135:550\$100, equivalente a 44,3 %.

PORTO DE ITAJAI

Obras realizadas

Proseguiu-se na execução das obras de melhoramento das condições hidrográficas da barra e canal de acesso ao porto, por meio de obras fixas de enrocamento de blocos naturais, de acordo com o projeto aprovado pelo decreto n. 2.665, de 13 de maio de 1938, estando a construção a cargo da Companhia de Mineração e

Metalurgia Brasil — Cobrasil — conforme contrato firmado em 26 de julho do mesmo ano.

A tonelage total do enrocamento empregado foi de 217.656,306 toneladas, com uma despesa de 3.262:918\$523, em molhe, guias-correntes e espigões.

A obra mais importante do sistema de regularização, o "Molhe Sul", teve um avançamento total de 200 metros, nos quais foram utilizadas 151.491,206 toneladas de enrocamento, com uma despesa de 2.349:683\$259.

Desses números se deduz que, em média, o avançamento por metro do "Molhe Sul" custou 11:748\$416, necessitando 757,456 toneladas de pedras.

O projeto prevê a construção de 1.074, metros do molhe Sul, dos quais 516,30m estão executados, restando pois 557,70m, que serão levados a efeito em próximos exercícios, de acordo com as possibilidades orçamentárias.

Tendo-se em conta que a conclusão de outras obras menores do projeto permitirá a concentração dos trabalhos no Molhe Sul, é possível admitir-se a ultimateção de todo o programa de obras dentro do prazo máximo de dois anos.

Dos guias-correntes o "G. C. 1", na margem esquerda, ficou concluído em toda a sua extensão de 780,0 metros lineares tendo-se gasto a importância de 466:825\$881 com o emprego de 35.833,940 toneladas de enrocamento.

D. guias-correntes "G. C. 4", na margem esquerda foram construídos, 44,0 metros, empregando-se 13.672,00 toneladas de enrocamento com uma despesa de 240:410\$923.

A extensão total da obra é de 460 metros, dos quais 149 já foram concluídos, faltando pois 311 metros lineares para a sua ultimateção.

As demais obras de regularização compreendem a construção de 9 espigões de enrocamento, todos enraizados na margem esquerda.

O processo empregado para a construção desses espigões e que provou ser o mais econômico consistiu na execução preliminar da parte submersa com o emprego de basculantes, fazendo-se depois o acabamento com guindastes.

Todos esses espigões estão praticamente com a primeira fase de construção já concluída.

A seguir encontram-se os números que exprimem o trabalho realizado em cada espigão e a despesa feita:

Espigões	Enrocamento (ton.)	Custo
E ₂	2.146,242	27:9548801
E ₃	1.514,252	49:7368167
E ₄	1.347,550	17:5518836
E ₅	3.575,976	47:1748829

Espigões	Enrocamento (ton.)	Custo
E ₁	3.176,938	41:868\$962
E ₂	2.308,671	30:070\$478
E ₃	1.161,804	15:132\$496
E ₀	199,723	6:508\$891
Totais ... 15.731,160		205:998\$460

O aparelhamento foi ampliado com aquisições novas e todo o maquinário conservado em plena eficiência.

Resultados obtidos — São altamente satisfatórios os resultados já obtidos pela execução das obras, pois o canal na barra alcançou profundidades de 5,00 metros em relação ao *zero hidrográfico*, confirmando as previsões do projeto.

Há contudo necessidade indispensável de ser feita uma dragagem de conservação para se garantir melhor os resultados alcançados e se obter com mais presteza maiores profundidades.

Movimenta de mercadorias — O total de 36.682 toneladas em 1940 compreendeu 1.543 tons. de importação estrangeira, 24.155 tons. de importação por cabotagem, 440 tons. de exportação para o estrangeiro e 10.244 tons. de exportação por cabotagem. O total de 37.942 toneladas em 1939 dividiu-se respectivamente em 2.876, 23.223,909 e 10.939 tons. Assim, comparados estes algarismos do biênio, verifica-se que houve um pequeno aumento apenas na importação de cabotagem, no valor de 157 toneladas, correspondente a 0,7%. O decréscimo na importação estrangeira é de 1.717 tons., ou de 59,7%; e os decréscimos na exportação foram, em longo curso de 469, ou de 51,6%, e em cabotagem de 690 tons. ou de 6,3%. Resulta um decréscimo no movimento total de 1.260 tons. ou de 3,3%.

Movimento de Navios — Em 1940 frequentaram o porto, como em 1939, apenas navios de cabotagem. Assim, em 1940 entraram 461 navios de cabotagem, com 161.096 tons. de registo, e em 1939 entraram 536, com 171.109 tons. de registo. Comparadas essas toneladas, verifica-se um decréscimo de 10.013 toneladas de registo, ou em percentagem, de 5,9%.

Receita — Consta somente do imposto adicional de 10%, visto não estar este porto organizado. Em 1940 esse imposto rendeu 25:458\$0, contra 82:131\$7 em 1939, donde o decréscimo bastante sensível de 56:653\$7, ou seja de 69%.

PORTO DE LAGUNA

Obras realizadas

Continuou-se na execução das obras de melhoramento das condições de navegabilidade da barra e canal de acesso ao porto, com a execução das obras fixas de enrocamento de blocos naturais, segundo o projeto aprovado pelo decreto n. 2.794, de 25 de junho de 1938, estando a construção das mesmas confiada à Companhia de Mineração e Metalurgia Brasil — Cobrazil — conforme contrato assinado em 31 de agosto do mesmo ano.

A tonelage total de enrocamento empregado alcançou
275.712.436 toneladas, com uma despesa de 4.597:372\$606.

O molhe sul, que é a obra mais importante do dispositivo adotado, teve um avançamento de 333,0 metros, para o que foram empregadas 155.785,741 toneladas de enrocamento, com uma despesa de 2.568:621\$823.

A extensão total da obra é de 811,0 metros dos quais já estão construídos 358,80 metros, faltando pois 452,20 metros para a conclusão.

Dos números apresentados se deduz que, em média, o avançamento por metro do Molhe Sul custou 7:713\$549, necessitando de 467,825 toneladas de pedras.

O Guia-correntes Norte, que forma a margem esquerda em grande extensão do novo canal, teve o avançamento de 678,0 metros, empregando-se 111.302.293 toneladas de enrocamento, com uma despesa de 1.876:634\$249.

Em média, o metro linear de avançamento dessa obra necessitou de 164,162 toneladas de enrocamento, custando 2:767\$897. A extensão total a construir sendo de 800,0 metros, dos quais 678,0 já foram executados, faltam apenas 122,0 metros para a conclusão.

O Guia-correntes Sul, na margem direita, foi construído numa extensão de 56,0 metros, empregando-se 6.166,197 toneladas de enrocamento que custaram 104:138\$309. O desenvolvimento total a ser construído é de cerca de 1000,0 metros dos quais 153,0 m. já estão realizados, faltando pois 847,0 metros para a conclusão.

Na conservação do Molhe Norte foram colocadas 2.457.485 toneladas de enrocamento, dependendo-se 17:978\$225.

Pela atividade com que veem sendo executadas as obras pode-se esperar que as obras fixas do projeto de melhoramento do porto estejam concluídas dentro do prazo máximo de 2 anos para uma profundidade de 7 metros na barra.

Resultados obtidos — São muito satisfatórios, estando o canal sobre a barra com a profundidade mínima de 4,50 metros em relação ao zero hidrográfico, enquanto anteriormente os fundos eram da ordem de 3,0 metros, tendo já facil acesso os navios de 13', de calado em qualquer estado da maré.

Urge, entretanto, a execução duma dragagem de conservação afim de se garantir os resultados já alcançados com o avançamento do Molhe Sul e de se apressar a obtenção de maiores profundidades.

Trapiche provisório — Foi construído um trapiche de madeira para o embarque provisório do carvão, imediatamente a montante do local onde estão sendo construídas as instalações definitivas para esse fim.

Aparelhamento — A aparelhagem geral foi acrescida, tendo-se conservado convenientemente a que já existia.

Movimento de carvão — A exportação, do carvão, aproveitando a melhoria das condições de navegabilidade do porto, atingiu ao número *record* de 24.694,934 toneladas. O quadro abaixo apresenta a exportação de carvão pelo porto de Laguna nos últimos anos, deixando evidenciar o incremento que se vem conseguindo:

<i>Anos</i>	<i>Toneladas</i>
1936	745.000
1937	801,720
1938	2.498,197
1939	8.716,240
1940	24.694.934

Vê-se, assim, que no ano último o porto de Laguna exportou mais do que o dobro da exportação de carvão do quadriênio 1936/1939.

Movimento de mercadorias — O movimento de longo curso neste porto é muito diminuto. Ainda assim^o do total de 40.582 toneladas em 1940 destacam-se 433 tons. de importação estrangeira e 905 de exportação para o estrangeiro, fazendo-se esta por intermédio do porto de Florianópolis, ao passo que no total de 34.681 em 1939 estes dois movimentos foram respectivamente de 97 tons. 23 tons. donde se verificam os aumentos de 336 tons. e 882 tons., equivalentes a 346,4% e 3834,8.

O movimento de cabotagem em 1940 constou de 9.733 tons. de importação e 38.511 tons. de exportação, enquanto em 1939 constou de 9.794 tons. e 24.767 tons., respectivamente, resultando o pequeno aumento de 61 tons., ou 0,6%, na importação e o sensi-

vel aumento de 13.744 tons., ou 5,5%, na exportação. Esse aumento geral produz entre os dois totais de mercadorias movimentadas o aumento de 14.901 toneladas, equivalente a 43%.

Movimento de navios — Este movimento vem sendo constituído exclusivamente pelo de cabotagem, tendo entretanto surgido em 1940 a entrada de dois navios de longo curso, de pequena tonelagem; que deu o total de 588 tons. de registo. O movimento de cabotagem em 1940 foi de 172 navios, com 37.907 tons. de registo, contra 150 navios com 30.539 tons. de registo, em 1939, resultando o aumento de 7.368 tons. de registo, equivalente a 24,1%.

APARELHAMENTO

Pela verba de obra e pela de aparelhamento foram adquiridos, para a execução das obras das barras de Itajai e Laguna e Ponte de Madeira para carga provisória de carvão, na forma dos contratos e autorizações de V. Exa., os seguintes materiais e aparelhamentos:

9030 Metros de trilhos e acessórios por...	461:825\$0
21 Marteletores de ar comprimido.....	126:000\$0
1 Compressor de ar portátil, com capacidade de 315 pés cúbicos	190:000\$0
Máquinas centrífugas e Esmeris.....	20:000\$0
1 Motor Marítimo	93:000\$0
1 Motor Elétrico de 50 H.P.	30:000\$0
1 Grupo elétrico-bomba Motor 30 H.P.	22:000\$0
1000 Metros de trilhos bitola 0,60.....	23:500\$0
30 Plantaformas Decauville	40:200\$0
12 Desvios para bitola 0,60	15:000\$0
30 Baldes de ferro para transporte de carvão	55:800\$0
12 Vagões de 20 toneladas para transporte de pedra	576:000\$0
1 Locomotiva de 20 toneladas para transporte de pedra bitola de 1 merto	280:000\$0
1 Guindaste Lorain para 10 T.	590:000\$0
1 Máquina de Furar	5:200\$0
	<hr/>
	2.528:525\$3

PORTO DE IMBITUBA

Toda navegação neste porto é feita por navios de cabotagem; e a sua exportação, também toda por cabotagem é constituída quasi

exclusivamente pela exportação de carvão. Não há receita de taxas portuárias, nem de imposto adicional de 10%.

Movimento de Mercadorias — O movimento total de mercadorias, exclusivamente de cabotagem, atingiu em 1940 a 128.062 tons. de mercadorias sendo 8.358 tons. de importação e 119.704 de exportação. Estes valores com os observados em 1939, cujo total de 117.220 toneladas constou de 5.816 tons. de importação e 111.404 de exportação, demonstram um aumento geral, que na importação foi de 2.542 tons., ou 43,7%, e na exportação de 8.300 tons., ou 7,5% de corte que no total resultou um aumento de 10.842 tons., ou de 9,2%.

Movimento de navios — Frequentaram em 1940 este porto 193 navios de cabotagem, com 168.651 toneladas de registo, enquanto em 1939 frequentaram 202 navios, com 172.450 tons. de registo, verificando-se assim no biênio um ligeiro decréscimo correspondente a 9 navios, com 3.799 tons. de registo, ou percentagem relativa às toneladas de 2,2%.

REDE FLUVIAL

Além dos melhoramentos em execução nos portos de Itajaí e Laguna, foram realizados estudos e obras na rede fluvial do Estado, diretamente pelo Governo.

Os serviços empreenderam o rio Cachoeira, o porto fluvial de Joinville, os rios Itajaí-Assú, Itajaí do Oeste, Luiz Alves, Araçatuba, Una, Tubarão e canal do rio São, Araranguá, rio dos Poreos, Lagoa e Pissarras, tendo sido despendida pela verba orçamentária própria a importância de 800:000\$0.

I — Rio Cachoeira — Joinville

Foi concluída a concretagem de 334 estacas-pranchas de concreto armado para o cais junto da bacia de evolução do porto da cidade.

Foi concretada toda a cortina de ancoragem constituída por uma placa contínua de concreto armado, longa de 150,0 metros.

Foi construído um guincho bate-estacas especial para a elevação das estacas com auxílio de jacto d'água.

Depois de executados os necessários reparos na draga e no batedor de fundo falso, foi iniciada a dragagem logo à jusante do Buearain, tendo-se dragado os primeiros cinquenta metros de canal. Com todos esses serviços foi despendida a importância de 265:192\$3.

II — Rio Itajaí-Assú

Em prosseguimento dos trabalhos e estudos que estão sendo realizados para a canalização desse rio por meio de uma única bar-

ragem movel e celusa no local denominado Ilhota, foram executadas sete sondagens geológicas com sonda rotativa nas margens do rio, quatro na margem direita e três na margem esquerda.

A extensão dos furos alcançõ 146.12 metros lineares, dos quais 122.45 em argila e areia e 23.67 metros em rocha viva.

Com uma sonda americana, rotativa, "Ingersoll Rand" "Calyx", foi aparelhada uma embarcação especial para as sondagens geológicas no leito do rio, as quais foram iniciadas.

Com esses trabalhos despendeu-se a importância de 74:046\$7.

III — *Rio Itajaí do Oeste — Rio do Sul*

Foi executado um nivelamento de grande precisão, numa extensão de 67 quilômetros ao longo desse rio, ligando 20 RRNN do concreto, aí distribuídos.

Foram colocados 6 marcos especiais de concreto, com placa de metal, em locais apropriados, constituindo RRNN, definitivos.

Foram realizadas medidas diárias das descargas do rio em secção transversal previamente escolhida, desde Janciro a Junho, tendo-se também feito observações de perfis instantâneos do nível das águas, em régua dispostas na extensão acima referida.

Prosseguindo nos serviços de desobstrução e limpeza do rio, foram desobstruídos 31 quilômetros.

A importância despendidas elevou-se a 102:774\$6.

IV — *Rio Tubarão — Canal do Rio Sêco*

Foi completada a abertura do canal do rio Seco, executando-se uma extensão de 2.200 metros e fazendo-se a necessária ligação com o rio Tubarão.

Dragaram-se para esse fim cerca de 70.000 metros cúbicos de argila e areia.

Foi construída uma ponte provisória, de madeira, sobre o canal.

Foram realizadas medidas diárias das descargas do rio, desde o mês de agosto até dezembro.

O canal aberto e ligado com o rio Tubarão no dia 16 de dezembro está se comportando satisfatoriamente, carecendo entretanto da execução de trabalhos complementares, para a sua conclusão.

Com o dispêndio de 225:151\$7, foi restabelecido esse canal, as-piração de 40 anos da população local.

V — *Canal Laguna — Araranquá*

Foram iniciados os estudos para a abertura desse canal, que permitirá o escoamento por água, até o porto de Laguna, de grande parte da produção carvoeira do Estado, além de outros produtos.

Partindo da cidade de Araranguá, foi feito o levantamento topohidrográfico do rio desse mesmo nome, até a sua confluência com o rio dos Porcos, numa extensão de 15 quilômetros prosseguindo-se com o levantamento deste último rio.

A importância gasta com esses estudos atingiu a 34:565\$5.

VI — *Rios Luiz Alves, Lagoa, Pissarras, Araçatuba e Una*

Foi ultimada a desobstrução do rio Luiz Alves, executando-se os últimos 4.400 metros, da extensão total de 25 quilômetros limpa e desobstruída.

Os rios Lagoa e Pissarras tiveram o mesmo serviço concluído, com a desobstrução de mais 6 quilômetros, que adicionando-se aos 9 quilômetros anteriormente executados, perfazem o total de 15 quilômetros.

Foram devidamente conservados os trabalhos que se fizeram nos rios Araçatuba e Una, no ano de 1939.

A importância empregada nesses serviços atingiu a 97:467\$0.

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL

Por concessão ao Estado encontram-se os portos de Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas, para construção de obras de melhoramentos e exploração comercial, todos regulados pelo contrato de novação de outros anteriores, firmado em 17 de julho de 1934, de acordo com o decreto 24.617, de 9 de julho de 1934.

Nesse contrato cabe ao Governo Federal o auxílio dos 2% ouro e dos 10% adicionais, sobre os direitos de importação arrecadados e a arrecadar, para os serviços de conservação e balizamento do canal marítimo do Rio Grande e dos interiores da Lagoa dos Patos que dão acesso aos portos de Porto Alegre e Pelotas.

Quanto ao balizamento foi o auxílio também estendido para a realização do da Lagoa Mirim e rio Jaguarão.

PORTO DO RIO GRANDE

A pedido do Sr. Interventor do Estado foi autorizada a cessão de uma área de terreno do porto para a construção de um quartel com forme decreto 5.328, de 2 de março, e, bem assim, pelo aviso 312, de 31 de janeiro, a permuta de terrenos com o Ministério da Marinha. Ainda pelo aviso 3.116, de 15 de outubro, autorizou V. Exa. ao Estado concessionário construir um entreposto frigorífico provisório para a exportação de carnes dos estabelecimentos nacionais.

Tarifa portuária — Por portaria n. 574, de 6 de novembro, aprovou V. Exa. novas tarifas para esse porto e os de Porto Alegre e Pelotas, em substituição à que se encontrava em vigor, constante da portaria 185, de 4 de maio de 1938.

Tomada de contas — Por ofício 2.610, de 16 de julho, encaminhou este Departamento a V. Exa. após o estudo a que procedeu, a tomada de contas relativa ao exercício de 1938, tendo mercedo a aprovação de V. Exa., pelo aviso 2.453, de 16 de agosto, com o seguinte resultado:

Capital ouro, encampação	frs. 62.961.000
Capital papel	6.676:705\$744
Custeio e conservação	3.881:956\$223
Renda líquida	851:305\$577

Auxílio Federal dos 2% anteriores até 1933 e dos 10% adicionais que sucedeu a esse imposto para a barra e canais interiores. O saldo anterior de 16.586:819\$884, em poder do Estado; sem comprovação elevou-se a 21.366:013\$777 em virtude da renda de 6.384:139\$6 e a despesa de 1.604:945\$716, apurada nessa tomada de contas de 1938. A apuração da aplicação desse auxílio é feita na tomada de contas desse porto.

Obras realizadas pelo concessionário — Foi feito um cais de saneamento onde foram empregados 2.157.370 kg de pedra no enrocamento e 179.170 m³ de aterro com material dragado no porto.

Obras de conservação — Foram dragadas as bacias do novo e antigo porto, atingindo a dragagem a 261.940 m³.

No molhe do oeste foram empregados 6.683.120. kg. de pedra e 535.860 kg. no de leste.

Na margem oeste do canal norte foram aplicados 4.469.730 quilos de pedra, e, na margem leste, 33.500 kg.

Foram consolidados 281 metros das plataformas do molhe oeste com alvenaria de pedra.

Linhas férreas — Foi feita substituição de 1.572 dormentes da quarta secção e, na quinta, 619.

Na margem leste substituiu-se 90 trilhos e, na oeste, 88.

Fixação de dunas — Na quarta secção foram plantados 35.810 pés de pinheiros marítimos, 2.039 de eucaliptos, 996 de casuarinas, 495 de álamos, 68 de timbaúbas, e 20 de acácias. Na quinta secção plantaram-se 628 mudas de pinheiros marítimos e foram feitos 1.465 ms. de cerea em cedro e 640 ms. de junco.

PORTO ALEGRE

Nenhuma tomada de contas foi ainda realizada por não ter o Estado a documentação necessária.

Ultimam-se nesse momento as de 1934 e 1935.

Tarifa portuária — Regula para esse porto a mesma tarifa do Rio Grande, aprovada pela portaria 574. de 6 de novembro.

Obras realizadas pelo concessionário — Em Porto Alegre foram aprovadas e levadas a efeito as seguintes obras, de acordo com os orçamentos:

Conclusão do armazem A-5, com estrutura de madeira e cobertura de zinco, no valor de 344:133\$176.

Armazem A-7, de cimento armado, na importância de 66:981\$856.
Montagem de uma estação retificadora da corrente elétrica do porto, num total de 147:168\$1.

Cobertura do pátio entre os armazens A-3 e A-4, com: estrutura metálica, forro de madeira e cobertura de zinco, no valor de 101:514\$665.

Cobertura idêntica entre os armazens A-1 e A-2, na importância de 57:529\$88.

PELOTAS

Deixam muito a desejar as obras levadas a efeito pelo Estado concessionário, não tendo nem podendo ter os cais construídos o aparelhamento para carga e descarga, serviços que são executados com os guindastes de bordo.

A exploração comercial, provisória, em que se encontrava esse porto passou a ser definitiva de acordo com o disposto do decreto-lei 1.895, de 19 de dezembro de 1939, e iniciada em 4 de março de 1940.

Tarifa portuária — Vigora para esse porto a mesma tarifa aprovada para Rio Grande e Porto Alegre, acima referida.

Obras realizadas pelo concessionário — Limitaram-se a uma dragagem na bacia do porto e fundações de cais.

COMISSÃO DE ESTUDOS E OBRAS DA LAGOA MIRIM

Obras realizadas diretamente pelo Governo

O retardamento na distribuição do crédito dotado para os serviços da Comissão de Estudos e Obras da Lagoa Mirim, cuja verba foi de 2.400:000\$0, sendo 2.300\$000\$0 para obras e 100:000\$0 para estudos, fez com que, só depois de 15 de março fossem intensificados os trabalhos que o inverno chuvoso, ocasionando na Lagoa Mirim, e, em geral, em todo o Estado, cheia considerável e duradoura, em muito prejudicou.

Em Santa Vitória do Palmar o nível atingido pelas águas e que se manteve até o fim do ano, só foi igualado em 1914.

CONSTRUÇÃO DO PORTO DE SANTA VITÓRIA DO PALMAR

Adquirido o material necessário como ferro, cimento, betoneira, etc., e instalados os serviços de extração e transporte de pedra de Jaguarão, foram concretadas as primeiras estacas e feitos os enrocamentos para o perímetro do terrapleno para fundação da estação de desembarque.

A estrada de acesso ao porto aheha-se com o desenvolvimento de 220 metros, tendo a cheia paralisado os trabalhos.

Foram também construídos: escritório e moradia para engenheiros, alojamentos de pessoal, depósitos, boeiros, fossas sanitárias etc.

Extração e transporte de pedra de Jaguarão — Procedidos dos respectivos estudos foram iniciados os serviços na pedreira cedida pela Prefeitura, sendo utilizada também a britadora cedida por aquela repartição.

A primeira, abandonada, necessitava de limpeza de terra vegetal, e a segunda de reparações gerais, como substituição de mandíbulas, ampliação de depósitos etc.

Após o primeiro tiro, dado em junho, o serviço começou a desenvolver-se entrando, no fim do ano, em sua fase normal.

Depois dos consertós feitos na estrada de acesso à pedreira que se encontrava em deplorável estado de abandono, foi a partir de novembro, iniciado com regularidade o serviço de transporte de pedra britada e para enrocamento em Santa Vitória.

Foram, também, cravadas estacas para construção de um trapiche no porto, para carregamento de pedra, sendo os serviços de contraventamento e vigamento suspensos devido à cheia do rio.

Caleulou-se ainda as estruturas em concreto armado da ponte, cais e estação de desembarque para esse porto.

Dragagem no rio Jaguarão — Afim de ser assegurada continuidade no transporte fluvial de pedra para Santa Vitória, foi feita a dragagem, no trecho do rio Jaguarão onde o aprofundamento era imprescindível, com a draga de sucção com desagregador, "Rio Grande do Sul", sendo extraído 45.000 m³ de areia grossa, ficando o canal com uma extensão de 2.115 m. por 20 m. de largura e 1,70 m. de profundidade.

DRAGAGEM NO RIO JACUI

Atendendo a uma solicitação da "Cadern" que encontrava dificuldades no transporte de carvão de Butiá e Minas de S. Jerônimo, foram dragados, com a draga "Rio Grande do Sul", os trechos do rio Jacuí: D. Antônia, defronte a S. Jerônimo e outro em frente a Manga do Frade, num volume total de 81.534 m³, numa extensão de 1.886 m. por 30 m de largura e 2,55 de profundidade.

DRAGAGEM NA GRANJA SÃO GABRIEL

Atendendo um pedido dos proprietários da granja São Grabiél, foi feita, com a draga de alcatruzes "Mirim", a dragagem do canal

de irrigação da mesma, junto à ilha das Ovelhas, no rio Jaguarão, sendo o volume dragado igual a 3.407.m³, 5, numa extensão de 655 m.

DRAGAGEM NA DOCA DA FISCALIZAÇÃO DO PORTO DO RIO GRANDE

Com a draga de sucção "Arroio Grande", e a de alcatruzes "Mirim" trabalhando em conjugação, foram dragados, aproximadamente 15.500m³, após a remoção do casco do navio "Farrapo", que se achava há vários anos naufragado, afim de ser possível a instalação da carreira para 500 toneladas.

MELHORAMENTOS NA BARRA DO ARROIO DRETANHAS

De acordo com os estudos feitos em 1939, foi projetado um canal de 1 Km. de desenvolvimento, 30 m de largura e 1,950 de profundidade, orientado na direção SE-NE, cuja dragagem foi calculada em 25.633m³.

ESTUDOS NO RIO CAÍ

Depois de feito o reconhecimento e organizados as instruções para o estudo do rio Caí, de real importância para a navegação, tanto assim que se encontram obras feitas para melhoramentos, tais como barragens com eclusa, espigões, etc., foram iniciados os serviços de triangulação, levantamentos de margens e nivelamento.

ESTUDOS NO ARROIO DO PADRE DOUTOR

Considerando o pedido da Sociedade Colonizadora Estância Gomes, Ltda. foram feitos os estudos necessários, sendo projetado um canal de navegação com um desenvolvimento de 1.659 m e um cabo a extrair de 32.784m³, orçando a limpeza e dragagem em 113:1150.

ESTUDOS NO ARROIO DE SANTA BÁRBARA

De acordo com a solução dada por V. Exa, ao pedido de aprofundamento da Barra do Arroio, até a ponte do ramal da Viação Férrea, feito pela Prefeitura de Pelotas, foram feitos os estudos indicados, projetando-se os respectivos levantamentos, nivelamentos e sondagens, a dragagem de um canal com desenvolvimento de 1.100 m com 15 m de largura e 2 de profundidade, atingindo um volume de extração de 13.619m³.

OFICINA

Foram atendidos, com regularidade, todos os reparos necessários ao material flutuante e às turmas de estudos e obras.

Com as instalações na cidade do Rio Grande foi possível atender mais de uma dezena de embarcações de vários tipos.

Foram reparados os rebocadores, "Santa Vitória" e "Jaguarão", as dragas "Rio Grande do Sul", "Mirim", "Arroio Grande" e outras pequenas embarcações. Reconstruiu-se o rebocador "Iguassú", construiu-se uma "casa flutuante" para alojamento de pessoal, além de uma balsa para descarga de matéria e diversos botes.

PORTOS DE SÃO BORJA E AVENIDA URUGUAI

Foram levados a efeito pelo contratante, a Companhia Cobrasil, pequenas obras de acabamento do Edifício da Administração, aterro, reparação de calçamento, etc.

Porto do Rio Grande — Movimento de mercadorias — No ano de 1940 o movimento geral de mercadorias, no valor de 476.504 toneladas compreendeu 58.288 tons. de importação estrangeira, 200.770 tons. de importação de cabotagem, 84.036 tons. de exportação para o estrangeiro e 133.410 tons. de exportação por cabotagem.

Comparados estes valores com os obtidos em 1939, respectivamente iguais a 99.596, 170.523, 79.029 e 148.271 toneladas, verifica-se que, enquanto diminuiu a importação estrangeira de 41.314 tons. ou 41,5%, aumentou a exportação para o estrangeiro de 5.007 tons. ou 6,3%; e que, inversamente, enquanto à importação de cabotagem correspondeu um aumento de 30.247 tons., ou 17,7%, à exportação por cabotagem correspondeu uma diminuição, no valor de 14.861 tons. ou 10%.

Concorreram para a maior importação estrangeira o Equador, Inglaterra, os Estados Unidos e a Argentina; para a maior exportação deste porto a Inglaterra, a França, os Estados Unidos e a Argentina na ordem de enumeração.

Movimento de navios — No ano de 1940 frequentaram o porto 2.429 navios com 2.249.671 toneladas de registo, dos quais 308 de longo curso, com 753.377 tons. de registo e 2.184 de cabotagem, com 1.740.294 tons. de registo.

Comparadas estas tonelagens de registo com as do ano de 1939 que foram respectivamente de 1.264.013 e 1.639.452 toneladas de registo verifica-se decréscimo em longo curso, de 510.636 tons. de registo, ou 40,4% e aumento em cabotagem de 100.842 tons. de registo, ou de 6,2%.

Receita — A renda bruta das taxas portuárias em 1940 atingiu a 4.743:133\$7, contra 4.956:374\$7 em 1939, donde o decréscimo de 213:241\$0, equivalente a 4,3%. O imposto adicional de 10% rendeu

652:10386 em 1940, contra 1.044:88986 em 1939, donde o decréscimo de 392:18680, equivalente a 37,6%.

Resulta, pois, a receita total de 5.395:53783 em 1940, contra 6.001:26483 em 1939, donde o decréscimo de renda total na importância de 605:72780, equivalente a 10,1%.

Porto Alegre — Movimento de mercadorias — No ano de 1940 o movimento total de mercadorias, no valor de 1.735.725 toneladas, dividiu-se em: 110.512 tons. de importação estrangeira, 957.640 tons. de importação de cabotagem, 52.739 tons. de exportação para o estrangeiro e 614.804 tons. de exportação de cabotagem.

Tendo no ano de 1939 o movimento total de 1.780.420 tons. de mercadorias se dividido respectivamente em 98.379, 1.018.529, 90.415 e 573.067 toneladas, resulta que no biénio houve uma diminuição do movimento total de 44.695 toneladas, ou de 2,5%, proveniente dos decréscimos verificados nos movimentos de importação de cabotagem e de exportação para o estrangeiro, os quais foram respectivamente de 60.889 e 37.706 tons., sejam: 6% e 41,7%. O aumento na importação do estrangeiro foi de 12.163 tons. ou 12,3%; e o aumento na exportação por cabotagem foi de 41.737 tons., ou 7,3%. Os países que maior contingente de importação forneceram foram, na ordem de enumeração, a Argentina, os Estados Unidos, o Uruguai e o Chile; e os que receberam maior exportação foram a Argentina, a Inglaterra, a Bolívia e os Estados Unidos.

Movimento de navios — Em 1940 frequentaram o porto 14.115 navios (inclusive os de pequena cabotagem), com 1.371.057 toneladas de registo, dos quais 66 de longo curso, com 56.830 toneladas de registo, e 14.115 de cabotagem com 1.314.227 tons. de registo.

Em 1939 o total de 15.196 navios, com 1.487.248 tons. de registo, dividiu-se em 90 navios de longo curso, com 139.046 tons. de registo, e 15.106 de cabotagem, com 1.348.202 tons. de registo.

Comparadas, então as tonelagens de registo no biénio, verifica-se que no movimento total houve uma diminuição de 116.191 tons. de registo, ou 7,8%, correspondente às diminuições de 82.216 e 33.975 toneladas de registo nos movimentos de longo curso e de cabotagem, sejam 59,1% e 2,5%.

Receita — Em 1940 a renda bruta das taxas portuárias atingiu a 9.578:54281, contra 8.626:61586 em 1939, donde o aumento no biénio de 951:92685, ou de 11%; e o imposto adicional de 10% atingiu a 2.727:44085, contra 3.449:01481 em 1939, donde a diminuição de 771:57389, ou de 22,1%. Resulta, assim, um aumento de receita total reduzido a 180:35286, ou de 1,5%, resultante dos totais de 12.305:98286 em 1940 e de 12.125:63080 em 1939.

Porto de Pelotas — Movimento de mercadorias — No ano de 1940 o movimento total de mercadorias foi de 349.457 toneladas e dividiu-se em 19.208 tons. de importação estrangeira, 196.139 tons. de importação de cabotagem, 4.033 de exportação para o estrangeiro e 130.077 de exportação por cabotagem; e no ano de 1939 o total de 236.048 toneladas compreendeu respectivamente 17.777,749 11.829 e 128.723 toneladas. Verifica-se, pois, no biênio 1939-40, um aumento na importação estrangeira de 1.431, ou de 8%, enquanto que na exportação para o estrangeiro houve diminuição de 7.797 tons., ou de 65,9%. No movimento de cabotagem resultou aumento, mais sensível na importação, cujo aumento foi de 18.420 tons., ou 23,7% enquanto que o aumento na exportação foi de 1.354 tons., ou 1,1%. Dessa predominância de aumentos resulta um sensível aumento de 113.409 tons. no movimento total, equivalente a 48%.

As maiores importações estrangeiras provieram da Argentina da Inglaterra, dos Estados Unidos e da Noruega, na ordem em que se acham enumeradas; e os que receberam as maiores exportações deste porto foram a Argentina, a Inglaterra, o Uruguai e os Estados Unidos.

Movimento de navios — Em 1940 frequentaram o porto 1.453 navios, com 886.344 toneladas de registo, dos quais 31 de longo curso, com 17.926 tons. de registo, e 1.122 de cabotagem, com 868.418 tons. de registo.

Comparados os valores das tonelagens com os relativos a 1939, ano em que o total de 1.110 navios, com 852.341 tons. de registo, se dividiu em 19 navios de longo curso, com 15.722, tons. de registo e 1.091 navios, com 809.619 tons. de registo verifica-se para o movimento total um aumento de 61.003 tons. de registo, ou 7,4% aumento esse que se divide em 2.204 tons. de registo ou 14% para o movimento de longo curso e 58.799 tons. de registo ou 7,3% para o de cabotagem.

Receita — Somente a partir de 4 de março de 1940 foi iniciada a exploração deste porto, de sorte que de março a dezembro de 1940 produziu a renda bruta das taxas portuárias a importância de 1.794:497\$5.

Quanto ao imposto adicional de 10%, no ano findo rendeu 181:265\$7, contra 287:380\$9 em 1939, resultando no biênio um decréscimo de 106:115\$2, equivalente a 36,9%.

ESTADO DE MATO GROSSO

PORTO DE CORUMBÁ

Pela lei 281, de 20 de outubro de 1936, foi autorizada a abertura do crédito de 961:014\$865 ouro, provenientes dos 2 % ouro arrecadados de 1909 a 1933, para atender à construção dos portos de Corumbá, Porto Esperança e Porto Murinho, e dentro das suas possibilidades o de Cuiabá, crédito esse que corresponde em papel a 7.688.188:920.

Esse crédito não foi entretanto aberto tendo cessado a validade da autorização em 31 de dezembro de 1937, em virtude do art. 1.º, da lei 179, de 9 de janeiro de 1936.

Pelo officio 768, de 24 de fevereiro de 1938, este Departamento de novo solicitou a V. Ex. a abertura do citado crédito para ser utilizado apenas nos portos de Corumbá e Porto Murinho e possivelmente Cuiabá, o que foi por V. Ex. providenciado pela Exposição de Motivos de 11 de fevereiro do mesmo ano.

O primitivo projeto do porto de Corumbá era do valor de 2.823:043\$575, e em virtude das maiores exigências desse porto com o prolongamento da Noroeste até ele, novo projeto foi organizado no valor de 6.600:000\$ e submetido à aprovação pelo officio G-269, de 27 de setembro de 1939.

Consta esse projeto do seguinte:

O projeto, que foi organizado tendo em vista o prolongamento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e sua ligação com a rede ferroviária boliviana, consta, em linhas gerais, de um *pier*, com estrutura em concreto armado, medindo 19 ms. de comprimento por 14,5 ms. de largura, tendo o respectivo taboleiro apoiado em duas series de tubulões, com 2 m. de diâmetro.

O referido *pier*, que será acostável por embarcações até 3 m. de calado na face externa e 2,6 na face interna, em águas mínimas, terá o acesso garantido por um atterro sustentado por muralhas de alvenaria, fundadas sobre enrocamento de pedra jogada.

Está prevista ainda, como complemento das obras de acostagem, a construção de um armazem com área de 2.000 metros quadrados.

O aparelhamento julgado indispensavel constará de um guilhoes para 1,5 tonelada, duas locomotivas de manobras, seis carros ptecha e quatro postes volantes de 1 tonelada no interior do porto.

Para ser levado a efeito torna-se assim necessária a aprovação por decreto do projeto e orçamento respectivo e a abertura do crédito acima referido, ou de um especial no valor de 6.000:000\$.

Movimento de mercadorias. — Em 1940 o movimento total de 11.974 tons. de mercadorias compreendeu 3.149 tons. de importação estrangeira, 4.273 tons. de importação de cabotagem, 2.105 tons. de exportação para o estrangeiro e 2.447 tons. de exportação por cabotagem; e em 1939 o total de 18.271 tons. compreendeu respectivamente os quatro movimentos de 7.477., 4.179, 874 e 5.741 toneladas.

Assim, verifica-se no biénio um forte decréscimo de 4.328 tons. para a importação estrangeira, equivalente a 57,9 %; um pequeno aumento de 94 tons. para a importação de cabotagem, equivalente a 2,2 %; um grande aumento de 1.231 tons. para a exportação para o estrangeiro, equivalente a 140,8 %. Não obstante este forte aumento na exportação para o estrangeiro, verifica-se diminuição no movimento geral de mercadorias, no valor de 6.297 tons., ou 34,4 %.

Movimento de navios. — Em 1940 frequentaram o porto 490 navios, com 67.705 tons. de registo, dos quais 42 de longo curso, com 9.883 tons. de registo e 448 de cabotagem, com 57.822 tons. de registo.

Tendo em vista que em 1939 frequentaram o porto 414 navios, com 61.556 tons., dos quais 24 de longo curso, com 3.917 tons. de registo, e 390 de cabotagem, com 57.639 tons. de registo verifica-se, pela comparação das tonelagens, aumento geral, que no movimento de longo curso houve aumento muito acentuado de 5.966 tons. de registo, ou de 152,3 % e no de cabotagem foi de 183 tons. de registo, ou de 0,3%.

Receita. — Consta do imposto adicional de 10 %, que em 1940 foi de 64:889\$, contra 81:355\$7, verifica-se assim um decréscimo de 16:466\$7, proveniente da diminuição da importação estrangeira e equivalente a 20,2 %.

ESTATÍSTICA DE PORTOS

Além do resumo que se encontra relativamente a cada porto dos vários Estados, apresentado acima, encontra-se adiante uma série de quadros estatísticos resumindo todos os resultados coligidos até o ano findo.

Esta série é iniciada por quatro quadros dando característicos gerais dos portos e do aparelhamento dos portos organizados. Seguem-se três quadros registando os valores totais do imposto adicional de 10 % e da renda bruta das taxas portuárias, desde o início da arrecadação, ou no decênio de 1931 a 1940. O movimento de navios e de mercadorias é apresentado em quatro quadros, sendo dois do movimento porto por porto e dois com os totais relativos ao conjunto de todos os portos, no mesmo decênio. É considerado, então, em dois quadros, o aproveitamento dos cais dos portos organizados, em toneladas de mercadorias por metro corrente de cais, relativamente ao mesmo decênio. Por último, são dados quadros bienais (1939 a 1940) do movimento de navios e de mercadorias, bem como da receita dos portos, com indicação dos acréscimos e decréscimos respectivos.

Seguem-se a estes quadros 37 gráficos representativos dos valores neles registados, dois dos quais contem os traçados de curvas de previsão de 4.º e do 5.º grau, calculadas na 1.ª Divisão pelo método dos mínimos quadros e representando o movimento de mercadorias e da receita do porto do Rio de Janeiro, desembaraçado das causas perturbadoras, utilizando-se para tal fim de dados relativos à períodos de 25 e 31 anos, respectivamente.

CARACTERÍSTICOS GERAIS DOS PORTOS
(Em 31 de dezembro de 1940)

PORTOS	COORDENADAS GEGRÁFICAS			DISTÂNCIAS EM MILHAS		PROFUNDIDADES EM ÁGUAS MÍNIMAS		MADÉIS		
	Latitude Sul	Longitude Oeste	Entre si	Do Rio de Janeiro	Do canal de acesso	Do ancoradouro	Amplitude máxima	Nível médio	Unidade de altura	Estabelecimento do porto
Mannar.....	3° 8' 30"	60° 6' 0"	—	3.156	20m 00	19m 00	5m 04	1m 39	1m 60	11h 15m 18*
Bolém.....	1° 28' 0"	48° 27' 0"	924	2.232	8,50	7,00	7,80	3,00	2,61	7h 10m 12*
São Luiz.....	2° 31' 54"	44° 18' 8"	340	1.802	6,00	8,00	—	—	—	—
Tutóia.....	2° 41' 55"	42° 17' 15"	79	1.813	4,00	11,00	—	—	—	—
Iau Curcira (Anon- ragão).....	2° 51' 20"	41° 40' 0"	33	1.780	1,40	5,00	4,36	2,28	1,40	5h 13m 51*
Canoeim.....	2° 52' 31"	40° 52' 7"	57	1.723	4,00	5,00	4,02	1,99	1,37	5h 2 57*
Fortaleza.....	3° 41' 28"	38° 33' 24"	171	1.552	8,00	8,00	4,16	1,80	1,37	—
Aracatã.....	4° 24' 20"	37° 47' 33"	74	1.478	—	—	—	—	—	—
Natal.....	5° 46' 41"	35° 12' 4"	206	1.272	6,00	8,00	3,92	1,37	1,16	4h 47m 0*
Cabedelo.....	6° 53' 40"	34° 18' 50"	78	1.194	8,00	2,00	3,42	1,54	1,14	5h 2m 57*
João Pessoa.....	7° 6' 30"	34° 53' 0"	0	—	—	—	—	—	—	—
Recife.....	8° 4' 0"	34° 53' 0"	79	1.124	10,00	10,00	3,03	1,37	1,12	4h 20m 6*
Muricó.....	9° 40' 12"	35° 44' 0"	120	1.004	9,00	7,50	—	—	—	4h 30m 0*
Aracajá.....	10° 55' 0"	37° 7' 21"	110	894	3,50	10,00	3,26	1,33	0,98	4h 58m 20*
Itaíba.....	13° 0' 37"	38° 35' 0"	160	734	8,00	10,00	3,18	1,23	1,08	4h 7m 59*
Ilhéus.....	14° 47' 46"	40° 57' 10"	150	584	4,00	5,00	2,40	1,04	0,93	3h 30m 41*
Viçosa.....	20° 10' 5"	40° 17' 4"	319	265	8,50	10,00	2,42	1,04	0,74	3h 14m 8*
Mar de Janeiro.....	22° 54' 23"	43° 10' 21"	205	0	10,00	10,00	2,40	1,20	0,56	3h 6m 0*
Niterói.....	22° 54' 15"	43° 10' 14"	4	4	8,00	8,00	—	—	—	—
Angra dos Reis.....	23° 0' 30"	44° 19' 15"	97	97	8,00	8,00	2,66	1,12	0,63	2h 36m 34m
Santos.....	23° 57' 30"	46° 24' 0"	105	202	9,00	10,00	3,74	1,63	0,90	2h 50m 4*
Paranaguá.....	25° 31' 20"	48° 27' 0"	142	344	—	—	—	—	—	—
Antonina.....	25° 20' 30"	48° 43' 20"	15	—	—	—	—	—	—	—
Ilha Francisco.....	26° 14' 17"	48° 41' 33"	65	409	6,00	10,00	3,52	—	—	—
Itajaí.....	26° 55' 33"	48° 36' 56"	45	454	4,00	6,00	2,04	1,24	0,69	2h 30m 0*
Florianópolis.....	27° 35' 48"	48° 35' 42"	55	500	4,00	6,00	2,10	—	—	—
Itaúba.....	28° 16' 3"	48° 40' 11"	43	552	13,00	8,00	1,20	0,37	0,37	2h 40m 0*
Lages.....	28° 30' 8"	48° 47' 3"	17	580	4,00	5,00	1,20	—	—	—
Imbuiz.....	32° 1' 30"	52° 7' 48"	303	872	9,00	8,50	0,82	—	—	—
Joinville.....	31° 52' 38"	52° 21' 12"	20	901	—	—	—	—	—	—
Porto Alegre.....	30° 2' 0"	51° 14' 0"	106	1.007	5,50	6,00	—	—	—	—
Colônia.....	18° 50' 48"	57° 39' 18"	2.103	2.903	2,50	—	—	—	—	—

CAIS E ARMAZENS DOS

(Em 31 de

PORTOS	TIPO	CAIS ACOSTA			
		1º TRECHO		2º TRECHO	
		Extensão m	Pro- fundidade m	Extensão m	Pro- fundidade m
Manaus.....	Flutuantes.....	508.07	19.00	238.30	20.00
Belem (Pará).....	Alvenaria em blocos.....	400.00	10.00	860.00	9.24
Natal.....	Lages sobre estacaria.....	200.00	6.00	—	—
Cabedelo.....	Estacaria de aço.....	400.20	8.00	—	—
Recife.....	Alvenaria em blocos.....	955.55	10.00	1314.63	8.00
Baía.....	Alvenaria em blocos.....	345.00	10.00	970.00	8.00
Ilhéus.....	Pontes de atracação.....	454.00	2.30	—	—
Vitória.....	Alvenaria em blocos.....	269.00	8.50	231.00	4.50
Rio de Janeiro.....	Alvenaria sobre caixões.....	1190.00	10.00	1220.00	9.00
Niterói.....	Estacaria cimento arm.....	400.00	8.00	1069.74	2.00
Angra dos Reis.....	Estacaria de aço.....	300.00	8.00	100.00	2.00
Santos.....	Alvenaria em blocos.....	301.00	10.00	2449.00	8.00
Paranaguá.....	Estacaria cimento arm.....	400.00	8.00	100.00	5.00
R. Grande	P. Novo Alvenaria em blocos.....	1117.20	8.00	330.00	6.00
	P. Antigo Alvenaria em blocos.....	638.20	4.20	—	—
Porto Alegre.....	Alvenaria em blocos.....	788.60	5.00	463.60	4.00
Pelotas.....	Alvenaria sobre caixões.....	360.00	6.00	—	—

Observações — Dos tres armazens externos do porto

PORTOS ORGANIZADOS

dezembro de 1940)

VEL					ARMAZENS, COM PATIOS E PLAT FORMAS					
3º TRECHO		4º TRECHO		EXTENSÃO TOTAL M	INTERNOS			EXTERNOS		
Ex-tensão m	Profun-didade m	Ex-tensão m	Profun-didade m		N.º	Area total m. 2	Area util m. 2	N.º	Area total m. 2	Area util m. 2
243.42	5.70	—	—	1035.19	9	14450.00	14185.00	—	—	—
225.00	3.75	375.00	3.00	1860.00	12	42700.00	31900.00	3	8460.00	—
—	—	—	—	200.00	2	4952.00	4924.00	—	—	—
—	—	—	—	400.20	3	8850.02	7643.00	1	1688.20	1365.00
—	—	—	—	2270.18	13	41879.27	34264.55	—	—	—
175.00	2.20	—	—	1480.00	10	25838.00	21664.00	—	—	—
—	—	—	—	454.00	5	5555.00	3800.00	—	—	—
—	—	—	—	500.00	3	8779.00	6457.00	—	—	—
2280.00	8.00	100.00	5.00	4790.00	18	115585.00	83244.00	4	48600.00	43932.00
—	—	—	—	1469.74	2	7734.54	6681.40	—	—	—
—	—	—	—	400.00	2	6607.66	6497.68	—	—	—
2271.00	7.00	—	—	5021.00	29	122317.00	105124.00	10	93418.00	69,861.00
—	—	—	—	500.00	3	10340.00	9985.00	—	—	—
270.00	5.00	—	—	1717.20	8	45497.00	43033.00	5	12960.00	12089.00
—	—	—	—	638.20	5	9975.00	9069.00	—	—	—
1362.00	3.00	—	—	2614.20	15	25351.76	20410.00	—	—	—
—	—	—	—	360.00	4	10511.00	6193.00	—	—	—

Belem, somente um está sendo utilizado.

TAXAS DE 2% E 0,7%, OURO, E IMPOSTO ADICION
ATE 31 DE DEZE

PORTOS	ARRECADAÇÃO ATE 23 e DE NOVENBRO DE 1953			
	TAXA DE 2% OURO		TAXA DE 0,7%, OURO	
	OURO	Conversão papel A	Ouro	Conversão papel B
Manaus	—	—	—	—
Belem (Pará).....	8.033.315\$367	21.639:219\$056	—	—
S. Luiz.....	1.727.631\$257	4.967:506\$787	—	—
Tutóia.....	212:995\$155	835:039\$363	—	—
Luiz Correia (Amarração).....	1:168\$600	8:488\$710	—	—
Fortaleza (Ceará)....	2.429:813\$449	7.626:929\$060	—	—
Natal	459:664\$362	1.896:773\$892	—	—
Cabedelo.....	1.102:574\$879	4.267:922\$379	—	—
Recife.....	19.735:175\$521	64.598:332\$293	—	—
Maceió.....	2.162:212\$578	7.121:849\$487	—	—
Aracajú.....	450:633\$817	1.734:480\$775	—	—
Bafn.....	14.216:549\$075	42.353:015\$460	—	—
Vitória.....	1.038:058\$702	3.368:983\$198	—	—
Rio de Janeiro.....	163.865:963\$036	532.097:475\$555	—	—
Niterói.....	1.563:033\$831	8.876:349\$960	—	—
Angra dos Reis.....	—	—	—	—
Santos.....	4.923:080\$100	34.732:148\$707	—	—
Paranaguá.....	2.826:753\$084	8.467:210\$600	—	—
Antonina.....	55:799\$924	283:349\$338	—	—
São Francisco.....	1.340:040\$841	5.159:872\$081	160:745\$341	872:471\$259
Itajaí.....	113:077\$291	490:220\$708	27:556\$650	145:047\$169
Florianópolis	941:427\$783	3.301:688\$060	188:662\$233	900:175\$725
Rio G. P. Alegre Pelotas	24.721:470\$054	81.360:054\$546	3.398:565\$661	16.761:089\$863
Corumbá.....	961:014\$865	2.457:209\$540	—	—
Totais gerais.....	252.381:453\$211	837.644:119\$495	3.775:529\$885	18.678:784\$016

Observação — A partir de 24-11-33 as taxas de 2% e 0,7% passaram a ser arrecadadas em foram substituídas essas taxas pelo imposto adicional de 10% (decreto n. 24.577, de 4-7-34).
taxas cambiais do Rio de Janeiro,

NAL DE 10% DESDE O INICIO DA ARRECAÇÃO MBRO DE 1940

DE 24 NOVEMBRO 1933 A 31 AGOSTO 1934		DE 1 SETEMBRO 1934 A 31 DEZEMBRO 1940	TOTAL EM PAPEL
TAXA DE 2% . OURO ARRECAD. EM PAPEL C	TAXA DE 0,7% . OURO ARRECAD. EM PAPEL D	IMPOSTO ADICIONAL DE 10 % E	A + B + C + D + E
--	--	1.992.968\$923	1.992.968\$923
623.457\$200	--	7.090.724\$100	29.353.400\$356
150.234\$300	--	1.622.167\$470	6.769.905\$557
62.447\$899	--	614.725\$654	1.512.212\$916
1.060\$000	--	17.585\$900	27.134\$610
556.464\$312	--	5.147.531\$310	13.330.924\$582
184.377\$500	--	1.381.777\$600	3.462.928\$902
419.538\$900	--	3.097.600\$000	7.785.061\$279
3.197.549\$100	--	27.957.956\$100	95.753.837\$493
236.706\$580	--	1.811.216\$200	9.169.772\$267
12.635\$800	--	325.589\$000	2.072.705\$575
1.430.976\$900	--	11.993.339\$700	55.777.332\$060
81.766.200\$	--	570.713\$100	4.021.462\$498
32.265.573\$640	--	227.801.040\$682	792.164.059\$877
813.220\$600	--	2.747.973\$900	12.437.544\$460
--	--	731.577\$175	731.577\$175
29.468.714\$600	--	270.750.179\$200	334.951.042\$507
210.579\$369	--	2.544.649\$300	11.222.439\$269
46.959\$395	--	1.270.256\$600	1.600.565\$336
191.154\$600	116.819\$300	1.908.771\$300	8.249.088\$540
45.453\$544	15.993\$056	687.505\$400	1.384.219\$877
152.356\$700	53.355\$400	1.623.493\$400	6.091.069\$225
3.313.691\$000	864.784\$600	11.766.647\$900	134.066.257\$909
49.578.600\$	--	504.048\$900	1.010.837\$040
73.544.496\$742	1.050.952\$356	605.960.028\$814	1.536.878.881\$812

papel á razão de 1\$000, ouro, para 8\$000, pelo decreto n.º 2.471, de 21-11-34, e a partir de 1937, para 1\$000, ouro, para 8\$000, pelo decreto n.º 3.313, de 11-11-37. Para alguns portos onde não foram obtidos directamente os resultados de arrecadação, foram obtidos resultados aproximados.

RECEITA DASTAXASDE 2% E 0,7% OURO, EDO IMPOSTO ADICIONAL DE 10% NO DECENTIO 1931-39

SERIE C — QUADRO 1

	TAXA DE 2% e 0.7%. OURO				TAXA DE 2% e 0.7%. OURO				TAXAS DE 2% e 0.7%. OURO, EM PAPEL	
	1931		1932		1933, até 23 de Novembro		1933		1934	
	OURO	PAPEL	OURO	PAPEL	OURO	PAPEL	(24-Nov. a 31 Dez.)	(atê 31-Agosto)		
Manaus.....	114.454\$495	750.192\$567	98.979\$993	549.941\$651	114.420\$100	712.116\$829	80.307\$200	543.150\$000		
Belém (Pará).....	26.714\$570	196.804\$547	26.352\$660	204.837\$761	31.803\$600	220.741\$029	18.723\$300	101.511\$000		
S. Luiz.....	8.641\$815	05.780\$200	5.505\$076	43.406\$534	7.106\$300	50.161\$159	4.874\$599	57.600\$830		
Luiz Correia (amarração)										
Fortaleza.....	57.482\$894	445.450\$603	45.543\$788	344.493\$578	1.168\$600	8.488\$710		1.000\$000		
Natal.....	19.788\$664	139.153\$365	8.402\$236	67.933\$475	75.294\$227	532.446\$836	74.370\$872	482.064\$640		
Cobadelo.....	63.702\$419	496.752\$926	41.197\$930	320.979\$611	18.393\$000	114.596\$801	18.972\$600	165.404\$900		
Recife.....	405.769\$640	3.104.689\$007	381.494\$791	2.936.055\$000	55.840\$400	390.290\$479	63.540\$400	335.998\$500		
Macacé.....	42.823\$187	300.832\$889	30.961\$369	240.213\$951	425.431\$800	2.975.912\$100	369.408\$400	828.140\$700		
Aracaju.....	11.178\$347	8.680\$288	6.288\$515	62.984\$343	19.147\$500	129.611\$003	7.642\$100	4.993\$700		
Itajaí.....	227.517\$210	1.683.745\$417	210.264\$865	1.602.981\$828	214.863\$800	1.903.315\$796	185.145\$100	1.245.851\$800		
Vitória.....	15.446\$523	119.187\$081	24.057\$898	181.877\$600	8.314\$500	57.429\$500	8.032\$300	73.733\$900		
Rio de Janeiro	3.866.908\$318	27.165.030\$933	4.097.908\$318	22.156.621.378	4.739.312\$733	28.015.715\$552	4.487.587\$580	27.777.986\$80		
Niterói.....	426.504\$060	2.956.216\$102	279.044\$390	1.500.072\$061	204.504\$774	986.806\$225				
Angra dos Reis										
Santos.....	52.258\$430	395.902\$317	579.510\$300	4.209.562\$810	4.343.569\$800	30.522.658\$888	4.680.887\$100	24.787.827\$500		
Paranaguá.....	7.469\$294	62.612\$290	5.040\$141	155.289\$104	38.863\$880	273.924\$854	44.516\$869	166.062\$500		
Antonina.....	41.898\$929	312.296\$558	35.058\$436	27.957\$083	5.793\$802	33.908\$968	1.313\$698	45.848\$700		
Itajaí.....	7.407\$312	55.922\$856	8.464\$032	269.874\$897	32.423\$523	223.981\$249	29.144\$900	278.828\$000		
Florianópolis.....	32.049\$198	240.107\$855	20.701\$864	64.718\$668	10.859\$134	75.404\$857	9.242\$500	52.204\$100		
Rio Grande.....				159.148\$325	30.323\$500	210.663\$784	24.396\$400	181.315\$700		
Porto Alegre.....	823.194.136\$	6.241.272\$270	002.936\$912	4.049.806\$838	664.976\$100	4.694.467\$872	799.559\$100	3.378.916\$500		
Pelotas.....	20.211\$555	141.976\$184	10.358\$009	56.016\$116	10.525\$500	62.289\$909	23.512\$600	26.066\$000		
Corumbá.....										
Totais.....	6.271.231\$296	44.950.001\$503	6.541.619\$210	39.812.772\$951	11.091.081\$875	72.079.157\$954	10.967.085\$998	62.815.142\$500		

RECEITA DAS TAXAS DE 2% E 0,7%, OURO, E DO IMPOSTO ADICIONAL DE 10% NO DECÊNIO 1931-40

(Conclusão)

IMPOSTO ADICIONAL DE 10%

PORTOS	IMPOSTO ADICIONAL DE 10%						
	1934 (1 ^o Set. a 31 Dez.)	1935	1936	1937	1938	1939	1940
Mauaus.....		252.290\$450	338.174\$073	474.401\$000	382.008\$800	321.608\$900	224.385\$800
Belém (Pará).....	310.713\$200	921.693\$600	874.200\$840	1.079.912\$400	1.223.515\$800	1.515.414\$000	1.159.270\$200
S. Luiz.....	125.105\$470	283.945\$000	328.940\$810	358.529\$200	247.493\$800	142.933\$800	90.923\$820
Tutóia.....	22.058\$154	98.504\$900	118.774\$100	187.829\$600	148.529\$000	87.255\$900	49.044\$000
Luiz Correia (Amarração).....		11.028\$100		6.557\$800			
Fortaleza.....	17.759\$200	919.621\$700	922.209\$160	1.119.642\$050	756.065\$870	743.131\$400	609.065\$100
Natal.....	115.709\$400	330.102\$800	263.920\$600	291.329\$300	191.909\$400	111.190\$800	77.546\$500
Cabedelo.....	267.828\$700	752.023\$000	887.986\$800	750.672\$100	348.043\$700	147.136\$400	120.223\$500
Recife.....	1.472.598\$700	4.482.124\$600	4.283.462\$100	4.584.505\$500	4.590.378\$000	4.611.283\$200	3.933.334\$000
Maceió.....	158.100\$800	430.508\$200	336.028\$600	316.510\$600	223.208\$400	195.722\$870	145.010\$800
Araçatã.....	18.301\$100	70.692\$200	66.800\$810	49.413\$800	51.847\$800	42.756\$800	24.313\$500
Itaipã.....	009.481\$500	2.269.513\$400	2.070.090\$800	2.361.572\$980	1.935.007\$700	1.683.909\$600	1.112.790\$200
Viçosa.....	47.488\$500	163.963\$100	70.870\$800	136.391\$000	104.575\$500	42.472\$400	5.006\$600
Rio de Janeiro.....	10.778.428\$82	35.709.559\$500	37.090.387\$000	41.851.995\$100	37.860.029\$700	37.229.599\$700	33.204.041\$000
Niterói.....		454.291\$700	410.718\$600	706.598\$700	516.832\$200	420.003\$200	233.469\$500
Angra dos Reis.....	08.580\$098	148.186\$800	130.969\$100	127.870\$177	65.339\$800	161.447\$300	94.589\$100
Santos.....	10.832.841\$500	39.655.103\$600	41.014.842\$100	48.627.227\$850	43.776.263\$800	44.043.481\$000	41.300.419\$500
Paraguari.....	37.298\$200	451.174\$100	405.852\$600	505.362\$400	473.591\$800	406.251\$000	138.188\$300
Antonia.....	39.908\$900	175.065\$800	179.175\$800	225.353\$400	214.516\$500	212.941\$900	225.363\$800
Itajaí.....	80.493\$100	313.908\$000	270.108\$800	381.358\$900	365.940\$200	306.005\$000	170.515\$400
São Francisco.....	13.920\$400	97.585\$900	95.394\$000	133.976\$900	161.575\$100	82.131\$700	25.478\$000
Florianópolis.....	91.083\$200	352.824\$600	230.715\$300	295.290\$000	284.842\$100	157.747\$100	83.916\$200
Rio Grande.....	443.108\$300	1.441.524\$300	058.202\$000	1.469.255\$100	1.500.575\$500	1.044.858\$600	692.403\$600
Porto Alegre.....	832.326\$500	3.211.817\$000	3.294.457\$100	4.453.577\$800	4.282.904\$900	3.409.014\$400	2.727.440\$500
Pelotas.....		272.322\$300	362.159\$300	375.064\$800	414.580\$800	287.368\$900	181.265\$700
Corumbá.....	31.279\$000	87.023\$600	80.907\$200	86.510\$900	60.423\$300	81.355\$500	64.889\$000
Totais.....	26.607.018\$404	93.381.963\$270	95.526.923\$233	110.982.960\$227	100.100.300\$900	98.427.201\$200	86.710.871\$900

Observações - As taxas de 0,2% e 0,7%, ouro, foram criadas pelos decretos nos. 1.114 de 30-11-1901 e n. 14.481 de 18-11-1920, incidindo n de 0,7% somente nos portos de Santa Catarina e Rio Grande do Sul. A partir do 24-11-1933 passaram a ser arrecadadas em papel, n razão de 180 ouro, papel, em virtude do decreto n. 23.481 de 24-11-1933, sendo suprimidas a partir de 1-9-1931 e substituídas pelo imposto adicional de 10%, papel, de acordo com o decreto n. 24.577 de 4-7-1934. Por falta das taxas do conversão) em alguns portos e algumas ams, foram adotadas para n converso n dss taxas de 0,2% e 0,7%, ouro, nesse caso, as taxas do converso do Rio de Janeiro.

RENDA BRUTA DAS TAXAS DOS PORTOS ORGA

SERIE A — QUADRO 6

ANOS	PORTOS				
	MANAUS	BELEM	BAIA	RIO DE JANEIRO	SANTOS
1892.....	—	—	—	—	187.1478868
93.....	—	—	—	—	967.2348960
94.....	—	—	—	—	2.194.2598735
95.....	—	—	—	—	4.384.8898299
96.....	—	—	—	—	6.263.7228085
97.....	—	—	—	—	9.074.0438323
98.....	—	—	—	—	10.157.8318937
99.....	—	—	—	—	9.377.4558630
1900.....	—	—	—	—	7.977.1748128
01.....	—	—	—	—	11.128.9428730
02.....	—	—	—	—	11.336.3118080
03.....	—	—	—	—	9.984.7458843
04.....	—	—	—	—	9.911.0588997
05.....	9.570.2918802	—	—	—	10.493.3708340
06.....	—	—	—	—	13.172.7138884
07.....	—	—	—	—	15.253.9178892
08.....	9.701.8088925	8.1618464	—	—	13.344.7948620
09.....	—	590.2148515	—	—	16.147.6888796
1910.....	3.874.5748894	1.814.1938074	—	1.304.2708034	14.825.2198761
11.....	3.387.5058776	2.773.5738809	—	4.201.0198276	18.097.7528735
12.....	3.375.1508237	5.616.2668602	—	6.088.7138849	23.227.1208291
13.....	2.674.6198630	4.716.8278097	—	8.951.9678108	27.785.5928767
14.....	2.193.6898799	3.454.5508346	1.398.0748940	7.073.6738815	18.008.7948585
15.....	1.899.8448374	3.428.6488731	2.962.2548140	6.636.4308092	16.895.2808615
16.....	2.132.7778357	4.500.0668089	3.094.2488050	6.478.3348785	17.370.0278145
17.....	2.216.5888777	5.216.7038671	3.157.2158990	7.417.3758601	15.205.6288080
18.....	1.638.6658720	5.126.5948076	3.611.7278200	8.343.5148287	15.437.2198661
19.....	2.442.9738856	4.866.5938797	3.718.9118790	12.587.4268271	22.533.8158870
1920.....	1.891.1078951	3.755.7968570	4.109.8528480	13.091.1418553	23.554.2188780
21.....	1.681.0668878	2.879.9488120	3.256.5258546	13.344.7478397	25.452.3628899
22.....	1.907.1678060	2.732.9398610	3.911.6368780	12.343.8458136	23.114.9278578
23.....	1.931.0028890	3.145.5248690	3.930.1888220	15.804.3508796	29.549.6448574
24.....	2.457.2368929	4.013.8438900	4.599.0278517	19.451.7918206	37.954.0348336
25.....	3.135.6218803	4.381.2108240	5.042.3418390	25.377.1458291	50.243.4768164
26.....	3.328.3738043	4.166.4438870	4.485.5878520	26.111.4518623	44.829.4398429
27.....	2.977.1508495	3.909.1528740	4.714.8328340	24.523.5878002	47.715.0178071
28.....	2.608.9048930	3.899.5298020	5.030.2398852	26.056.0088257	51.387.7118460
29.....	2.756.9998455	4.323.0098930	4.697.3358070	28.760.0588103	55.812.5008470
1930.....	2.286.4328313	3.671.6968700	5.398.7478687	20.649.9698142	38.403.4218340
31.....	2.422.9228260	3.604.9268520	4.624.8398210	15.898.1648870	35.154.9448592
32.....	2.189.9758714	3.331.9308040	4.929.1108907	15.505.3438974	34.626.5428693
33.....	2.820.0058211	3.693.5198840	5.022.0988958	16.529.3608830	40.873.9338717
34.....	3.030.5898809	3.624.8598200	4.909.0988720	16.005.6178000	41.847.7348918
35.....	2.834.5768876	4.153.5998800	5.645.2638320	18.849.8888800	46.512.0858411
36.....	3.269.7308341	5.580.4648900	6.922.0238959	24.018.5748000	55.198.4058480
37.....	3.683.4228362	6.136.1028900	9.711.5728947	29.623.5128400	67.627.9878700
38.....	3.910.0718293	6.709.4658770	9.077.9648507	30.969.5088300	74.520.7088800
39.....	3.685.9858100	7.682.0198980	9.342.9698910	32.604.9798100	81.214.1808275
1940.....	3.877.2318200	7.241.4228500	8.694.1788670	32.258.2878000	75.457.7368625
TOTAIS	103.814.0658569	134.749.8008111	135.997.8678620	526.860.0568898	1.331.794.7688971

NIZADOS, DESDE O INICIO DA ARRECAÇÃO

ANOS	PORTOS					
	NATAL	RECIFE	ILHÉUS	NITERÓI	RIO GRANDE	PORTO ALEGRE
1918....	—	593.995\$190	—	—	—	—
19....	—	3.336.367\$260	—	—	579.510\$530	—
1920....	—	3.284.361\$263	—	—	3.736.589\$444	3.284.361\$263
21....	—	1.583.980\$771	—	—	3.895.985\$935	762.690\$349
22....	—	2.056.311\$511	—	—	1.996.499\$546	2.015.759\$814
23....	—	4.001.400\$187	—	—	3.399.272\$425	2.194.475\$958
24....	—	4.842.990\$258	—	—	4.091.491\$953	2.775.625\$712
25....	—	5.149.230\$990	407.815\$241	—	4.428.566\$718	3.177.947\$696
26....	—	5.682.121\$463	663.802\$749	—	4.397.880\$391	4.204.253\$984
27....	—	5.368.045\$010	665.754\$471	—	4.006.063\$960	4.020.266\$657
28....	—	6.071.078\$300	780.557\$051	—	4.521.246\$103	4.830.729\$182
29....	—	7.158.506\$820	823.896\$704	—	5.952.161\$653	5.795.358\$167
1930....	—	5.026.151\$020	822.512\$883	94.081\$124	3.851.978\$153	4.542.423\$850
31....	—	4.075.428\$350	802.706\$318	133.937\$630	3.495.320\$924	4.417.242\$750
32....	30.213\$300	3.899.525\$460	1.179.220\$299	40.496\$600	2.466.590\$131	4.172.410\$300
33....	270.449\$200	4.515.749\$100	1.052.624\$779	51.423\$100	2.639.676\$500	4.960.680\$700
34....	393.726\$600	4.884.781\$100	1.220.681\$010	73.393\$100	2.479.855\$200	4.765.543\$800
35....	471.972\$900	5.443.593\$600	1.325.245\$754	139.774\$800	2.709.544\$600	5.122.780\$800
36....	470.373\$600	7.002.867\$900	1.976.191\$628	58.501\$780	2.576.021\$200	5.653.722\$700
37....	555.099\$800	6.995.747\$600	1.763.529\$339	40.602\$800	4.014.230\$200	6.073.220\$500
38....	477.263\$800	8.009.128\$100	1.887.611\$763	54.756\$800	4.745.508\$500	7.199.904\$500
39....	393.400\$500	9.549.386\$500	1.797.582\$671	50.921\$800	4.956.362\$000	8.626.615\$600
1940....	352.197\$900	10.351.397\$100	1.631.326\$209	63.500\$700	4.743.133\$700	9.578.542\$100
TOTAIS..	3.414.696\$800	118.872.144\$853	18.801.058\$869	801.390\$234	79.683.509\$766	94.834.331\$119

Datas do inicio da exploração

Manaus. 1903. Belem. 2º semestre de 1908. Natal. Novembro de 1932 Cabedelo. 1º maio 1935. Recife 12. -Set.-1918. Baía. 1914. Ilhéus. 1925. Vitória. 1º Janeiro 1940. Rio de Janeiro. 1910. Niterói. 1930 Angra dos Reis. 29 Outubro 1934. Forno. 15 Novembro 1930. Santos. 1892. Paranaguá. Abril de 1935 Rio Grande Outubro de 1919. Porto Alegre. Agosto de 1921. Pelotas. 4 Março 1940.

ANOS	PORTOS					
	CABEDELO	VITÓRIA	FORNO	ANGRA DOS REIS	PARANAGUÁ	PELOTAS
1934....	—	—	—	37.436\$298	—	—
35....	330.210\$800	—	19.343\$680	214.325\$902	292.384\$900	—
36....	985.881\$400	—	15.402\$640	241.075\$600	779.916\$900	—
37....	1.340.421\$700	—	24.056\$800	361.477\$300	1.142.792\$900	—
38....	1.173.293\$200	—	5.838\$500	558.950\$400	1.399.946\$300	—
39....	878.832\$800	—	—	533.277\$900	1.382.374\$700	—
1940....	1.057.099\$600	1.256.616\$400	—	476.874\$500	1.328.724\$100	1.794.497\$500
TOTAIS..	5.765.739\$500	1.256.616\$400	68.641\$620	2.423.417\$900	6.326.139\$500	1.794.497\$500

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO DECENIO 1931-1940

SERIE C — QUADRO 3

PO. A TOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONELADAS		EXPORTAÇÃO EM TONELADAS		MOVI- MFNTO GERAL EM TONS.
		LONGO CURSO	CABOTAOM	LONGO CURSO	CABOTAOM	
MANAUS	1931.....	7.219	63.533	28.753	21.828	121.333
	1932.....	4.654	82.247	28.458	18.172	133.531
	1933.....	8.762	91.334	31.028	21.563	152.687
	1934.....	10.338	107.133	37.975	25.749	181.195
	1935.....	6.206	99.670	35.299	25.465	166.640
	1936.....	8.192	109.630	36.796	28.664	183.282
	1937.....	10.630	117.821	31.270	33.461	193.182
	1938.....	7.716	135.573	39.453	32.037	214.779
	1939.....	6.896	129.222	32.535	34.885	203.538
	1940.....	3.287	131.230	31.930	37.611	204.058
		Totais...	73.900	1.067.393	333.497	279.435
BELEM (Pará)	1931.....	51.203	134.334	58.172	77.491	321.200
	1932.....	43.922	132.230	44.226	99.668	320.046
	1933.....	39.002	170.668	44.815	104.035	358.520
	1934.....	50.660	195.335	52.816	98.288	397.099
	1935.....	56.305	227.460	81.116	109.485	473.366
	1936.....	62.180	216.805	81.912	111.084	471.981
	1937.....	57.053	226.295	79.537	136.843	499.728
	1938.....	87.410	238.917	108.885	141.053	576.265
	1939.....	109.836	251.239	122.203	147.374	630.652
	1940.....	85.340	253.278	77.795	137.562	553.975
		Totais...	642.911	2.046.561	751.477	1.161.883
SÃO LUIZ	1931.....	8.579	10.603	12.448	22.976	54.606
	1932.....	5.015	13.754	8.241	33.035	60.045
	1933.....	8.027	13.282	6.609	17.292	45.210
	1934.....	6.582	15.072	8.408	19.189	49.251
	1935.....	7.700	56.991	16.593	21.158	102.442
	1936.....	9.382	72.987	26.280	14.857	123.506
	1937.....	9.183	69.943	20.556	19.073	118.755
	1938.....	5.973	80.380	23.206	31.991	141.550
	1939.....	4.873	69.423	42.218	20.212	136.726
	1940.....	2.034	67.325	30.041	13.811	113.211
		Totais...	67.348	469.760	191.600	213.594

(Continúa)

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO DECENIO 1931-1940

(Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONELADAS		EXPORTAÇÃO EM TONELADAS		MOVI- MENTO TOTAL EM TONS
		LONGO CURSO	CABOTAGEM	LONGO CURSO	CABOTAGEM	
TUTÓIA	1931.....	3.134	4.812	16.413	8.173	32.532
	1932.....	1.760	7.583	9.510	6.397	25.250
	1933.....	2.558	7.631	7.520	2.582	20.291
	1934.....	3.642	5.136	14.394	3.159	26.331
	1935.....	3.004	9.475	19.201	7.479	39.159
	1936.....	4.420	13.274	23.685	5.413	46.792
	1937.....	4.330	14.726	24.235	4.057	47.348
	1938.....	3.072	8.030	20.921	4.083	36.106
	1939.....	2.843	9.727	30.649	3.753	46.972
	1940.....	1.183	8.475	23.182	3.833	36.673
	Totais...	29.946	88.869	189.710	48.929	357.454
LUIZ CORREIA (Amarração)	1931.....	—	270	—	247	517
	1932.....	—	623	—	2.503	3.126
	1933.....	299	4.065	976	3.374	8.714
	1934.....	19	3.318	101	2.623	6.061
	1935.....	435	1.509	961	1.910	4.815
	1936.....	—	395	937	1.504	2.836
	1937.....	238	179	1.046	1.732	3.195
	1938.....	—	—	—	2.008	2.008
	1939.....	—	—	—	1.437	1.437
	1940.....	—	—	—	1.397	1.397
	Totais...	991	10.359	4.021	18.735	34.106
CAMOCIM	1931.....	—	—	—	—	—
	1932.....	—	—	—	—	—
	1933.....	—	13.383	3.091	1.899	18.373
	1934.....	—	5.208	18.095	5.457	28.760
	1935.....	—	6.238	18.708	6.751	31.697
	1936.....	—	7.208	12.475	9.051	28.734
	1937.....	—	9.140	8.492	8.378	26.010
	1938.....	—	15.461	3.759	3.572	22.792
	1939.....	—	7.251	20.559	6.870	34.680
	1940.....	—	6.616	10.451	7.982	25.049
	Totais...	—	70.505	95.630	49.960	216.095
FORTALEZA	1931.....	17.947	34.170	22.360	18.878	93.355
	1932.....	13.783	119.125	6.805	20.179	159.892
	1933.....	20.386	83.901	13.894	15.460	133.641
	1934.....	23.541	52.087	69.343	16.507	161.478
	1935.....	24.882	55.861	50.630	13.680	145.053
	1936.....	28.428	44.515	75.229	20.715	168.887
	1937.....	27.339	64.825	79.333	30.499	202.056
	1938.....	24.706	66.613	77.334	18.974	187.627
	1939.....	20.655	70.814	75.323	22.538	189.330
	1940.....	22.656	69.767	51.589	19.630	163.592
	Totais...	224.323	661.678	521.850	197.060	1.604.911

(Continua)

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO DECENIO 1931-1940

(Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONELADAS		EXPORTAÇÃO EM TONELADAS		MOVI- MENTO TOTAL EM TONS.
		LONGO CURSO	CABOTAGEM	LONGO CURSO	CABOTAGEM	
ARACATI	1931.....	—	1.017	303	1.078	2.398
	1932.....	—	4.357	178	1.905	6.440
	1933.....	—	6.066	226	1.449	7.741
	1934.....	—	3.205	4.340	777	8.322
	1935.....	—	2.466	3.626	1.289	7.381
	1936.....	—	3.580	659	2.114	6.353
	1937.....	—	2.176	725	2.363	5.264
	1938.....	—	1.682	1.697	5.000	8.379
	1939.....	—	1.239	606	6.428	8.273
	1940.....	—	1.913	50	5.753	7.716
	Totais...	—	27.701	12.410	28.156	68.267
NATAL	1931.....	20.107	13.099	4.922	16.694	54.822
	1932.....	3.756	13.547	2.570	18.017	37.890
	1933.....	6.395	13.590	6.886	16.405	43.276
	1934.....	10.391	21.328	32.758	15.583	80.060
	1935.....	18.546	50.989	34.186	11.758	115.479
	1936.....	9.419	29.495	21.476	14.034	74.424
	1937.....	10.416	34.836	22.061	16.240	83.543
	1938.....	4.680	23.369	22.421	16.108	66.578
	1939.....	3.066	23.468	18.414	14.395	59.343
	1940.....	2.618	22.566	12.298	21.513	58.995
	Totais...	89.393	246.287	177.982	160.747	674.410
CABEDF- LO	1931.....	18.346	22.256	5.855	24.467	70.921
	1932.....	12.729	30.719	9.813	29.503	82.764
	1933.....	23.445	31.500	6.647	24.319	85.911
	1934.....	19.909	29.888	32.800	20.770	103.367
	1935.....	20.609	38.684	56.228	27.124	142.645
	1936.....	7.977	38.384	47.869	34.619	128.849
	1937.....	40.037	44.953	52.339	39.122	176.451
	1938.....	16.974	27.033	44.858	46.215	135.080
	1939.....	4.480	26.884	31.435	47.008	109.807
	1940.....	5.952	29.589	26.328	55.885	117.754
	Totais...	170.458	319.887	314.172	349.032	1.153.549
JOÃO PESSOA	1931.....	—	6.942	—	3.255	10.197
	1932.....	—	12.140	—	4.257	16.397
	1933.....	—	1.215	—	3.601	4.816
	1934.....	—	8.661	—	2.478	11.139
	1935.....	—	8.411	—	2.642	11.053
	1936.....	—	6.127	—	2.618	8.745
	1937.....	—	4.331	—	2.221	6.552
	1938.....	—	5.118	—	3.741	8.859
	1939.....	—	5.318	—	5.093	10.411
	1940.....	—	7.252	—	8.589	15.841
	Totais...	—	65.515	—	38.495	104.010

(Continua)

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO DECENIO 1931-1940

(Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONELADAS		EXPORTAÇÃO EM TONELADAS		MOVI- MENTO TOTAL EM TONS.
		LONGO CURSO	CABOTAGEM	LONGO CURSO	CABOTAGEM	
RECIFE	1931.....	220.019	100.767	34.801	210.940	566.527
	1932.....	263.475	114.599	45.938	273.574	697.588
	1933.....	272.479	126.613	40.990	265.680	705.762
	1934.....	372.377	139.387	59.766	307.041	878.571
	1935.....	300.573	167.486	121.886	282.887	872.832
	1936.....	300.800	176.693	145.985	298.136	921.614
	1937.....	316.189	197.422	74.826	279.064	867.501
	1938.....	314.802	156.715	97.437	345.064	914.918
	1939.....	351.9 ^o 7	172.713	121.110	431.831	1.077.611
	1940.....	348.129	187.187	92.014	436.729	1.064.059
	Totais...	3.060.800	1.539.582	834.753	3.131.846	8.566.981
MACEIÓ	1931.....	6.737	41.541	346	118.100	166.724
	1932.....	5.828	34.189	8.124	98.700	146.841
	1933.....	5.660	38.607	10.049	83.768	138.084
	1934.....	5.463	38.357	19.150	80.897	143.867
	1935.....	8.797	44.153	32.673	86.928	172.551
	1936.....	5.658	41.199	22.645	69.576	139.078
	1937.....	6.472	50.423	13.294	65.292	135.481
	1938.....	3.380	53.535	28.837	80.155	165.907
	1939.....	3.198	41.657	35.936	129.239	210.030
	1940.....	1.672	36.509	38.862	103.719	180.762
	Totais...	52.865	420.170	209.916	916.374	1.599.325
ARACAJÚ	1931.....	1.762	18.590	—	59.569	79.921
	1932.....	1.294	15.270	—	35.344	51.908
	1933.....	1.303	20.604	—	34.659	56.566
	1934.....	1.586	13.349	—	40.025	54.960
	1935.....	1.811	17.207	258	66.063	85.339
	1936.....	1.948	19.784	1.467	66.491	89.690
	1937.....	1.101	17.351	2.036	50.603	71.091
	1938.....	1.042	17.841	1.388	54.839	75.108
	1939.....	925	20.586	452	49.483	71.446
	1940.....	525	22.705	87	68.823	92.110
	Totais...	13.297	183.287	5.686	525.899	728.169
BAÍA	1931.....	61.826	176.993	126.859	53.982	419.660
	1932.....	80.316	183.979	112.693	50.411	427.399
	1933.....	65.357	183.233	126.625	67.173	442.388
	1934.....	54.859	181.005	144.768	76.201	456.833
	1935.....	76.342	194.231	160.413	79.489	510.475
	1936.....	71.287	189.663	169.623	84.778	515.351
	1937.....	105.659	226.191	167.497	130.074	623.421
	1938.....	76.601	171.107	176.241	94.589	518.538
	1939.....	81.104	270.781	186.379	91.289	629.553
	1940.....	71.816	253.675	152.262	110.106	587.859
	Totais...	745.167	2.024.858	1.523.260	838.092	5.131.477

(Continua)

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO DECENIO 1931-1940

(Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONELADAS		EXPORTAÇÃO EM TONELADAS		MOVI- MENTO TOTAL EM TONS.
		LONGO CURSO	CABOTAAGEM	LONGO CURSO	CABOTAAGEM	
ILHÉUS	1931	—	18.430	13.851	32.327	64.608
	1932	—	25.314	23.587	43.095	91.996
	1933	—	24.475	14.085	41.341	79.901
	1934	—	25.492	18.575	47.646	91.713
	1935	—	30.875	20.469	48.224	108.568
	1936	—	37.276	50.831	25.723	113.830
	1937	—	41.448	42.866	28.038	112.352
	1938	84	36.704	43.928	39.798	120.514
	1939	77	42.414	32.295	52.376	127.162
	1940	120	33.807	29.815	52.151	115.902
	Totais ..	290	316.235	299.302	410.719	1.026.546
VITÓRIA	1931	4.804	35.941	95.329	15.673	151.747
	1932	2.561	42.319	78.663	21.783	145.326
	1933	3.215	40.368	76.758	22.263	142.604
	1934	4.803	57.266	68.707	26.198	156.974
	1935	3.315	60.808	81.421	29.641	175.185
	1936	1.452	66.896	73.529	24.521	166.398
	1937	1.952	69.230	70.875	35.533	177.590
	1938	2.001	71.172	90.971	28.866	193.010
	1939	829	67.117	87.192	25.348	180.486
	1940	—	54.402	81.106	24.173	159.681
	Totais ..	24.932	565.519	804.551	253.999	1.649.001
RIO DE JA- NEIRO	1931	1.179.668	435.833	564.058	310.759	2.490.318
	1932	1.118.906	490.815	389.283	363.633	2.302.697
	1933	1.181.184	504.061	340.905	318.538	2.344.688
	1934	1.120.377	613.331	255.833	305.817	2.295.358
	1935	1.368.315	640.596	409.613	344.150	2.762.674
	1936	1.473.832	618.618	499.884	315.257	2.907.591
	1937	1.534.939	705.809	772.811	342.226	3.355.785
	1938	1.662.749	889.123	924.061	355.784	3.831.717
	1939	1.429.172	1.012.774	999.248	409.353	3.850.547
	1940	2.140.323	1.436.803	777.664	518.819	4.873.609
	Totais...	14.209.525	7.347.763	5.933.360	3.584.336	31.074.984
NITERÓI	1931	—	6.276	9.306	960	16.542
	1932	—	3.658	8.319	954	12.931
	1933	—	4.661	4.943	1.088	10.692
	1934	—	6.028	2.151	2.738	10.917
	1935	—	8.381	2.766	579	11.726
	1936	—	6.106	831	673	7.610
	1937	—	5.148	30	489	5.667
	1938	—	5.187	—	943	6.130
	1939	—	4.144	—	233	4.377
	1940	—	5.017	—	189	5.206
	Totais...	—	54.606	28.346	8.846	91.798

(Continúa)

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO DECENIO 1931-1940

(Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONELADAS		EXPORTAÇÃO EM TONELADAS		MOVI- MENTO GERAL EM TONS.
		LONGO CURSO	CABOTAGEM	LONGO CURSO	CABOTAGEM	
ANGRA DOS REIS	1931.....	—	—	—	—	—
	1932.....	—	—	—	—	—
	1933.....	—	—	—	—	—
	1934.....	—	—	—	—	—
	1935.....	27.916	11.257	6.645	1.596	47.414
	1936.....	21.080	9.880	26.610	964	58.534
	1937.....	20.591	8.599	49.218	673	79.081
	1938.....	12.866	11.718	39.510	932	65.026
	1939.....	22.085	31.765	12.656	745	67.251
	1940.....	17.764	16.372	17.361	729	52.226
	Totais...	122.302	89.591	152.000	5.639	369.532
SANTOS	1931.....	1.026.925	409.358	911.446	121.915	2.469.644
	1932.....	747.369	363.659	572.475	120.352	1.803.855
	1933.....	1.205.783	406.164	870.413	139.026	2.621.386
	1934.....	1.258.608	380.600	1.001.446	147.439	2.788.093
	1935.....	1.464.320	440.532	1.099.832	144.529	3.149.213
	1936.....	1.534.406	498.230	1.285.305	165.345	3.483.286
	1937.....	1.771.682	472.328	1.309.796	183.162	3.736.968
	1938.....	1.695.166	525.265	1.661.359	203.163	4.084.933
	1939.....	1.768.007	557.911	1.733.250	236.860	4.296.028
	1940.....	1.640.794	598.831	1.303.997	262.749	3.806.371
	Totais...	14.113.060	4.652.878	11.749.349	1.724.540	32.239.827
PARA NAGUÁ	1931.....	8.371	14.574	22.195	22.538	67.678
	1932.....	4.211	14.140	18.700	23.556	60.607
	1933.....	9.752	19.470	20.540	25.193	74.955
	1934.....	8.229	19.720	29.841	30.083	87.873
	1935.....	9.888	18.692	34.628	29.139	92.347
	1936.....	17.801	29.093	52.309	34.254	133.457
	1937.....	31.313	34.972	85.660	50.915	202.860
	1938.....	10.286	35.128	110.342	37.998	193.754
	1939.....	9.280	36.709	123.085	35.187	204.261
	1940.....	4.616	47.777	116.138	45.370	213.901
	Totais...	113.747	270.275	613.438	334.233	1.331.693
ANTONI NA	1931.....	—	—	—	—	—
	1932.....	—	—	—	—	—
	1933.....	—	—	—	—	—
	1934.....	—	—	—	—	—
	1935.....	—	—	—	—	—
	1936.....	17.950	44.637	61.044	46.127	169.398
	1937.....	—	—	—	—	—
	1938.....	—	—	—	—	—
	1939.....	34.127	45.808	36.702	66.797	183.434
	1940.....	31.150	38.396	45.659	80.435	195.640
	Totais...	—	—	—	—	—

(Continua)

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO DECENIO 1931-1940

(Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONELADAS		EXPORTAÇÃO EM TONELADAS		MOVIMENTO GERAL EM TONS.
		LONGO CURSO	CABOTAGEM	LONGO CURSO	CABOTAGEM	
SÃO FRANCIS CO	1931	16.936	51.245	47.138	45.819	161.138
	1932	15.194	16.165	59.597	58.270	149.226
	1933	19.878	17.645	53.925	67.162	158.610
	1934	19.035	20.670	76.042	66.177	181.921
	1935	19.074	19.286	90.632	72.830	201.822
	1936	13.033	18.678	92.678	89.045	213.434
	1937	16.600	16.624	93.560	91.961	218.745
	1938	21.214	20.636	79.811	97.633	219.357
	1939	29.264	25.375	134.766	69.994	259.399
	1940	13.847	21.294	75.715	67.689	178.575
	Totais...	184.105	227.618	803.927	726.580	1.942.230
ITAJAÍ	1931	1.330	14.630	715	25.281	41.959
	1932	1.576	14.228	291	31.696	47.791
	1933	2.430	17.499	393	43.766	64.088
	1934	1.466	19.915	515	40.440	62.336
	1935	3.141	17.735	196	45.644	66.716
	1936	2.303	19.410	264	46.890	68.867
	1937	2.824	21.113	379	56.974	81.290
	1938	3.782	22.637	2.912	51.075	80.406
	1939	2.876	24.095	15.232	52.204	94.407
	1940	1.159	21.252	1.052	56.117	82.580
	Totais...	22.887	195.514	21.904	450.090	690.440
FLORIANO POLIS	1931	4.910	15.412	1.739	8.907	30.968
	1932	2.842	17.732	1.553	11.298	33.425
	1933	5.105	18.089	1.787	12.466	37.447
	1934	5.556	16.200	1.637	12.735	36.128
	1935	9.094	17.691	1.397	11.961	40.143
	1936	7.890	19.878	1.444	13.245	42.457
	1937	6.387	22.726	692	14.206	44.011
	1938	5.634	25.964	451	11.819	43.868
	1939	2.837	23.223	999	10.934	37.903
	1940	1.543	24.455	440	10.244	36.682
	Totais...	51.798	201.370	12.049	117.815	383.032
IMBITUBA	1931	—	—	—	—	—
	1932	—	—	—	—	—
	1933	—	—	—	—	—
	1934	—	—	—	—	—
	1935	—	—	—	—	—
	1936	—	—	—	—	—
	1937	—	4.051	—	91.684	95.735
	1938	—	4.626	—	112.834	117.460
	1939	71	5.816	—	111.404	117.291
	1940	—	8.358	—	119.704	128.062
Totais...	71	22.851	—	435.626	458.548	

(Continua)

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO DECENIO 1931-1940

(Continuação)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONELADAS		EXPORTAÇÃO EM TONELADAS		MOVI- MENTO GERAL EM TONS.
		LONGO CURSO	CABOTAGEM	LONGO CURSO	CABOTAGEM	
LAGUNA	1931.....	—	8.392	211.	18.128	26.741
	1932.....	—	8.885	43	22.529	31.457
	1933.....	—	8.716	134	12.475	21.325
	1934.....	—	7.986	86	17.657	25.729
	1935.....	—	8.765	746	12.509	22.020
	1936.....	—	9.953	3.104	18.354	31.411
	1937.....	—	9.785	176	17.357	27.318
	1938.....	—	10.079	24	15.554	25.657
	1939.....	97	9.794	23	24.767	34.681
	1940.....	433	9.733	905	38.511	49.582
	Totais...	530	92.088	5.452	197.851	295.921
RIO GRANDE (Portos Novo Antigo	1931.....	85.116	106.142	55.550	105.329	352.137
	1932.....	61.551	86.492	36.416	97.061	281.520
	1933.....	62.141	98.183	23.572	117.948	301.844
	1934.....	68.133	129.128	26.141	115.261	338.663
	1935.....	56.545	186.467	47.990	123.310	414.312
	1936.....	49.145	140.116	56.344	115.932	361.537
	1937.....	111.360	148.664	76.984	133.544	470.552
	1938.....	128.986	168.629	75.739	131.921	505.275
	1939.....	99.596	170.523	79.029	148.271	497.419
	1940.....	58.285	200.770	84.036	133.410	476.504
	Totais...	780.861	1.435.114	561.801	1.221.987	3.999.763
PORTO ALEGRE	1931.....	—	—	—	—	—
	1932.....	—	—	—	—	—
	1933.....	—	—	—	—	—
	1934.....	—	—	—	—	—
	1935.....	—	—	—	—	—
	1936.....	100.152	630.872	75.197	425.614	1.231.835
	1937.....	128.374	672.114	53.780	449.048	1.303.316
	1938.....	135.663	895.859	78.303	479.333	1.589.158
	1939.....	98.379	1.018.529	90.445	573.067	1.780.420
	1940.....	110.542	957.640	52.739	614.804	1.735.725
	Totais...	573.110	4.175.014	350.464	2.541.866	7.640.454
PELOTAS	1931.....	—	—	—	—	—
	1932.....	—	—	—	—	—
	1933.....	—	—	—	—	—
	1934.....	—	—	—	—	—
	1935.....	—	—	—	—	—
	1936.....	—	—	—	—	—
	1937.....	—	—	—	—	—
	1938.....	2.164	66.616	10.315	99.865	178.960
	1939.....	17.777	77.719	11.829	128.723	236.048
	1940.....	19.208	196.139	4.033	130.077	349.457
	Totais...	39.149	340.474	26.177	358.665	764.465

(Continua)

MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO DECENIO 1931-1940

(Conclusão)

PORTOS	ANOS	IMPORTAÇÃO EM TONELADAS		EXPORTAÇÃO EM TONELADAS		MOVI- MENTO GERAL EM TONS.
		LONGO CURSO	CABOTAGEM	LONGO CURSO	CABOTAGEM	
CORUMBA	1931.....	—	—	—	—	—
	1932.....	—	—	—	—	—
	1933.....	—	—	—	—	—
	1934.....	4.476	4.975	2.222	304	11.977
	1935.....	3.189	4.875	2.205	3.717	13.986
	1936.....	3.527	4.565	1.800	4.837	14.729
	1937.....	3.222	5.098	1.878	1.247	11.445
	1938.....	2.794	4.161	1.388	1.423	9.766
	1939.....	7.477	4.179	874	5.741	18.271
	1940.....	3.149	4.273	2.105	2.447	11.974
	Totais...	27.834	32.126	12.472	19.716	92.148

MOVIMENTO DE ENTRADAS DE NAVIOS NO DECENIO 1931-1940

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.
MANAUS	1931....	48	143.448	1.087	270.828	1.135	414.276
	1932....	29	127.772	841	275.999	870	403.771
	1933....	50	195.059	736	288.818	786	483.877
	1934....	41	185.742	977	268.261	1.018	454.003
	1935....	47	161.106	907	264.612	954	425.718
	1936....	58	193.952	749	270.503	807	464.455
	1937....	40	155.536	784	249.966	824	405.502
	1938....	38	172.586	818	248.621	856	421.207
	1939....	31	115.446	758	250.929	789	366.375
	1940....	23	58.037	874	307.215	897	365.252
	Totais...	405	1.508.684	8.531	2.695.752	8.936	4.204.436
BELEM (PARÁ)	1931....	173	500.352	1.140	672.610	1.313	1.172.962
	1932....	148	411.153	1.307	722.036	1.455	1.133.189
	1933....	168	447.406	1.096	752.048	1.264	1.199.454
	1934....	202	558.128	782	617.624	984	1.175.752
	1935....	240	622.272	984	640.052	1.224	1.262.324
	1936....	253	629.562	904	600.189	1.157	1.229.751
	1937....	241	610.978	819	545.890	1.060	1.156.868
	1938....	268	748.323	743	508.230	1.011	1.256.553
	1939....	253	672.406	905	550.519	1.158	1.222.925
	1940....	205	467.047	804	572.340	1.009	1.039.387
	Totais...	2.151	5.667.627	9.484	6.181.538	11.635	11.849.165
S. LUIZ	1931....	63	157.773	278	651.832	341	809.605
	1932....	41	98.931	261	587.652	302	686.583
	1933....	48	115.844	282	629.385	330	745.229
	1934....	56	143.150	258	555.607	314	698.757
	1935....	75	207.294	488	605.374	563	812.668
	1936....	119	311.245	485	655.545	604	966.790
	1937....	83	210.914	601	656.830	684	867.744
	1938....	106	304.069	737	642.386	843	946.455
	1939....	111	274.536	578	710.580	689	985.116
	1940....	77	157.076	604	769.868	681	926.944
	Totais...	779	1.980.832	4.572	6.465.059	5.351	8.445.891

(Continua)

MOVIMENTO DE ENTRADAS DE NAVIOS NO DECENIO 1931-1940

(Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.
TUTOIA	1931....	49	126.514	87	84.065	136	210.579
	1932....	31	71.728	86	82.863	117	154.591
	1933....	24	56.785	73	79.061	97	135.846
	1934....	37	91.599	65	76.272	102	167.871
	1935....	55	149.791	67	80.867	122	230.658
	1936....	61	137.785	90	115.733	151	253.518
	1937....	60	139.186	129	119.464	189	258.650
	1938....	69	179.845	260	144.898	329	324.743
	1939....	73	188.531	256	140.778	329	329.309
	1940....	63	110.856	246	129.592	309	240.448
Totais...	522	1.252.620	1.359	1.053.593	1.881	2.306.213	
LUIZ CORREIA AMAR- RAÇÃO;	1931....	—	—	11	6.108	11	6.108
	1932....	—	—	42	6.722	42	6.722
	1933....	3	8.810	43	26.931	46	35.741
	1934....	1	2.982	38	30.723	39	33.705
	1935....	3	8.333	84	12.991	87	21.324
	1936....	1	3.266	121	7.317	122	10.583
	1937....	2	6.338	121	3.469	123	9.807
	1938....	—	—	91	1.678	91	1.678
	1939....	—	—	54	1.222	54	1.222
	1940....	—	—	45	1.056	45	1.056
Totais...	10	29,729	650	98.217	650	127.946	
CAMO- CIM	1931....	—	—	—	—	—	—
	1932....	—	—	—	—	—	—
	1933....	2	5.781	78	46.649	80	52.430
	1934....	19	49.735	127	41.110	146	90.845
	1935....	33	90.974	29	26.371	62	117.345
	1936....	35	88.490	122	50.702	157	139.182
	1937....	18	45.040	84	38.249	102	83.289
	1938....	39	112.454	71	25.528	110	138.012
	1939....	30	86.745	90	35.990	120	122.735
	1940....	23	51.146	112	26.052	135	77.198
Totais...	199	530.385	713	290.651	912	821.036	
FORTA- LEZA	1931....	106	279.876	522	827.925	628	1.107.801
	1932....	32	214.746	438	718.324	470	933.070
	1933....	87	241.510	473	776.182	560	1.017.692
	1934....	114	319.428	498	764.146	612	1.083.574
	1935....	95	260.706	456	848.782	551	1.109.488
	1936....	185	476.721	471	784.433	656	1.261.154
	1937....	143	384.824	502	806.365	645	1.191.189
	1938....	146	418.310	491	739.803	637	1.158.113
	1939....	154	411.427	536	770.551	690	1.181.978
	1940....	129	261.893	561	861.075	690	1.122.968
Totais...	1.191	3.269.441	4.948	7.897.586	6.139	11.167.027	

(Continua)

MOVIMENTO DE ENTRADAS DE NAVIOS NO DECENIO 1931-1940

(Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.
ARACA-TI	1931....	—	—	—	—	—	—
	1932....	—	—	—	—	—	—
	1933....	—	—	93	69.359	93	69.359
	1934....	6	15.440	63	49.078	69	64.518
	1935....	4	11.800	44	31.119	48	42.019
	1936....	—	—	76	74.073	76	74.073
	1937....	1	3.064	56	55.210	57	58.874
	1938....	3	9.491	37	50.458	40	59.949
	1939....	—	—	42	45.296	42	45.296
	1940....	—	—	59	75.980	59	75.980
Totais...	14	39.795	470	451.173	484	490.968	
NATAL	1931....	110	142.920	292	575.768	402	718.688
	1932....	81	72.455	239	500.466	320	572.921
	1933....	97	130.551	271	550.133	368	680.684
	1934....	63	279.978	286	958.016	349	1.237.994
	1935....	79	369.809	260	977.816	339	1.347.625
	1936....	96	329.765	416	1.119.911	512	1.449.675
	1937....	102	368.880	488	1.121.726	590	1.490.606
	1938....	83	315.514	427	1.071.421	510	1.386.935
	1939....	56	212.220	447	1.141.078	503	1.353.298
	1940....	27	102.246	473	1.242.777	500	1.345.023
Totais:	794	2.324.338	3.599	9.259.112	4.393	11.583.450	
CABE-DELO	1931....	72	165.522	348	606.959	420	772.481
	1932....	65	157.395	318	557.615	383	715.010
	1933....	66	164.632	351	645.221	417	800.853
	1934....	78	212.892	332	586.129	410	799.021
	1935....	132	356.592	309	578.368	441	934.960
	1936....	148	384.718	380	644.924	528	1.029.642
	1937....	127	339.743	375	599.922	502	939.665
	1938....	114	293.943	365	548.925	479	842.868
	1939....	101	267.726	377	628.144	478	895.870
	1940....	63	184.260	382	675.153	445	859.413
Totais...	976	2.527.423	3.537	6.071.360	4.503	8.598.783	
JOÃO PESSOA	1931....	—	—	362	9.727	362	9.727
	1932....	—	—	345	10.596	345	10.596
	1933....	—	—	345	12.675	345	12.675
	1934....	—	—	351	11.195	351	11.195
	1935....	—	—	348	10.918	348	10.918
	1936....	—	—	287	10.191	287	10.191
	1937....	—	—	152	5.848	152	5.848
	1938....	—	—	130	7.086	130	7.086
	1939....	—	—	173	9.320	173	9.320
	1940....	—	—	217	11.539	217	11.539
Totais...	—	—	2.710	99.095	2.710	99.095	

(Continua)

MOVIMENTO DE ENTRADAS DE NAVIOS NO DECENIO 1931-1940

(Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.
RECIFE	1931 . . .	381	1.387.134	1.094	1.679.944	1.475	3.067.078
	1932 . . .	323	1.214.866	1.021	1.495.093	1.344	2.709.959
	1933 . . .	359	1.694.938	1.117	1.698.732	1.476	3.393.670
	1934 . . .	427	2.007.321	1.081	1.654.160	1.508	3.661.481
	1935 . . .	558	2.589.158	1.009	1.329.060	1.567	3.918.218
	1936 . . .	572	2.491.346	1.184	1.558.247	1.756	4.049.593
	1937 . . .	527	2.495.231	1.019	1.468.347	1.546	3.963.578
	1938 . . .	539	2.567.042	1.114	1.443.220	1.653	4.010.262
	1939 . . .	521	2.511.295	1.319	1.518.121	1.840	4.029.416
	1940 . . .	449	1.394.640	1.316	1.611.307	1.765	3.005.947
Totais . . .	4.656	20.352.971	11.274	15.456.531	15.930	35.809.202	
MACEIÓ	1931 . . .	66	158.424	1.540	795.862	1.606	954.286
	1932 . . .	57	146.351	1.535	914.275	1.592	1.060.626
	1933 . . .	57	106.162	1.460	991.292	1.517	1.147.454
	1934 . . .	64	177.977	1.380	1.026.619	1.444	1.204.596
	1935 . . .	95	273.646	1.443	1.099.083	1.538	1.372.729
	1936 . . .	96	252.200	737	1.171.928	833	1.424.128
	1937 . . .	106	283.456	743	1.071.796	949	1.358.252
	1938 . . .	113	315.207	752	1.067.896	865	1.383.103
	1939 . . .	113	299.143	730	1.110.325	843	1.409.468
	1940 . . .	84	216.599	717	1.181.573	801	1.398.172
Totais . . .	851	2.279.165	11.037	10.433.649	11.888	12.712.814	
ARACA- JÚ	1931 . . .	5	4.775	385	133.302	390	138.077
	1932 . . .	6	7.668	323	94.101	329	101.769
	1933 . . .	5	6.047	340	119.912	345	125.959
	1934 . . .	4	4.438	338	120.198	342	124.636
	1935 . . .	4	4.900	338	112.314	342	117.214
	1936 . . .	4	3.904	368	108.247	372	112.151
	1937 . . .	4	3.517	391	120.235	395	123.752
	1938 . . .	—	—	381	110.164	381	110.164
	1939 . . .	1	1.084	387	108.817	388	109.901
	1940 . . .	—	—	418	102.635	418	102.635
Totais . . .	33	36.333	33.669	1.129.925	3.702	1.166.258	
BAÍA	1931 . . .	511	2.017.884	994	1.887.182	1.505	3.905.066
	1932 . . .	471	2.047.768	894	1.712.586	1.365	3.760.354
	1933 . . .	476	2.297.099	908	1.753.973	1.384	4.051.072
	1934 . . .	509	2.415.055	891	1.616.506	1.400	4.031.561
	1935 . . .	569	2.437.619	762	1.230.058	1.331	3.667.677
	1936 . . .	579	2.537.156	1.305	1.530.382	1.884	4.067.538
	1937 . . .	534	2.604.518	1.605	1.524.041	2.139	4.128.559
	1938 . . .	564	2.718.798	1.542	1.464.702	2.106	4.183.500
	1939 . . .	526	2.571.253	1.638	1.441.864	2.164	4.013.117
	1940 . . .	328	1.114.325	1.724	1.496.589	2.052	2.610.914
Totais . . .	5.067	22.761.475	12.263	15.657.883	17.330	38.419.358	

(Continua)

MOVIMENTO DE ENTRADAS DE NAVIOS NO DECENTIO 1931-1840

(Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.
ILHÉUS	1931 . . .	11	13.363	409	162.066	420	175.429
	1932 . . .	11	15.549	478	147.002	480	162.551
	1933 . . .	8	8.967	400	147.823	408	156.790
	1934 . . .	6	6.050	414	142.907	420	148.957
	1935 . . .	22	21.201	479	96.433	501	117.634
	1936 . . .	25	26.850	530	163.930	555	190.780
	1937 . . .	19	22.087	519	185.377	538	207.464
	1938 . . .	26	34.540	558	189.037	584	223.646
	1939 . . .	25	31.275	551	178.491	676	209.769
	1940 . . .	20	23.491	492	160.504	512	183.995
	Totais . .	173	203.382	4.830	1.573.633	5.003	1.777.015
VITORIA	1931 . . .	219	638.382	559	924.889	778	1.563.271
	1932 . . .	179	537.348	600	1.099.891	779	1.637.239
	1933 . . .	181	569.742	520	906.780	701	1.476.522
	1934 . . .	181	560.709	487	896.817	668	1.457.526
	1935 . . .	273	854.280	1.127	676.357	1.400	1.530.637
	1936 . . .	271	864.883	1.333	824.750	1.604	1.689.642
	1937 . . .	250	784.027	1.271	816.278	1.521	1.600.305
	1938 . . .	297	938.432	1.272	852.556	1.569	1.790.988
	1939 . . .	233	757.705	1.131	794.138	1.364	1.511.843
	1940 . . .	101	312.813	988	688.018	1.089	1.000.831
Totais . .	2.125	6.818.821	9.288	8.440.483	11.473	15.258.804	
RIO DE JANEIRO	1931 . . .	1.801	9.018.733	2.093	2.406.167	3.894	11.424.909
	1932 . . .	1.557	7.994.001	1.886	2.223.779	3.443	10.217.780
	1933 . . .	1.641	8.158.482	1.963	2.261.039	3.604	10.419.521
	1934 . . .	1.704	8.157.170	1.902	2.304.270	3.606	10.461.440
	1935 . . .	1.751	8.449.661	1.477	1.906.575	3.208	10.356.236
	1936 . . .	1.804	8.771.120	2.013	2.127.960	3.817	10.899.080
	1937 . . .	1.974	9.435.094	2.030	2.010.251	4.004	11.445.345
	1938 . . .	1.967	9.535.242	2.222	2.125.059	4.189	11.060.301
	1939 . . .	1.843	8.609.121	2.321	2.204.206	4.164	10.813.327
	1940 . . .	1.289	5.029.109	2.422	2.431.922	3.711	7.461.031
Totais . .	17.311	83.157.733	20.329	22.001.228	37.640	105.158.961	
ANGRA DOS REIS	1931 . . .	—	—	—	—	—	—
	1932 . . .	—	—	—	—	—	—
	1933 . . .	—	—	—	—	—	—
	1934 . . .	—	—	—	—	—	—
	1935 . . .	69	198.950	107	37.087	176	236.037
	1936 . . .	117	354.559	101	37.950	218	392.509
	1937 . . .	132	400.936	111	61.278	243	462.214
	1938 . . .	139	335.059	140	96.465	279	431.524
	1939 . . .	—	—	—	—	—	—
	1940 . . .	60	155.326	146	106.706	206	262.032
Totais . .	—	—	—	—	—	—	

(Cont.)

MOVIMENTO DE ENTRADAS DE NAVIOS NO DECENIO 1931-1940

(Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.
SANTOS	1931 . . .	1.573	8.108.055	1.489	2.058.584	3.062	10.166.639
	1932 . . .	1.096	5.747.957	1.036	1.471.324	2.132	7.219.281
	1933 . . .	1.582	8.256.166	1.379	1.890.770	2.961	10.146.936
	1934 . . .	1.595	8.280.139	1.274	1.854.495	2.869	10.134.634
	1935 . . .	2.134	8.691.605	1.302	1.536.732	3.436	10.228.337
	1936 . . .	1.840	9.164.916	1.462	1.717.957	3.302	10.882.873
	1937 . . .	1.930	9.368.370	1.476	1.651.372	3.406	11.019.742
	1938 . . .	2.079	9.771.826	1.592	1.751.764	3.671	11.523.590
	1939 . . .	1.886	8.712.162	1.642	1.871.339	3.528	10.583.501
	1940 . . .	1.334	5.720.594	1.684	2.261.401	3.018	7.981.995
Totais . . .	17.049	81.821.790	14.336	18.065.738	31.385	99.887.528	
PARANA-GUA	1931 . . .	82	207.260	631	602.491	713	809.751
	1932 . . .	77	187.916	585	543.028	662	730.944
	1933 . . .	93	233.717	561	490.481	654	724.198
	1934 . . .	101	237.990	519	422.295	620	660.285
	1935 . . .	122	306.443	509	400.524	631	706.967
	1936 . . .	130	328.272	615	493.520	745	821.792
	1937 . . .	149	372.787	651	456.510	800	829.297
	1938 . . .	180	456.828	679	447.359	859	904.187
	1939 . . .	135	333.350	646	432.194	781	765.544
	1940 . . .	103	233.228	709	469.685	812	702.913
Totais . . .	1.172	2.897.791	6.105	4.758.087	7.277	7.655.878	
ANTONINA	1931 . . .	—	—	—	—	—	—
	1932 . . .	—	—	—	—	—	—
	1933 . . .	—	—	—	—	—	—
	1934 . . .	—	—	—	—	—	—
	1935 . . .	—	—	—	—	—	—
	1936 . . .	—	—	—	—	—	—
	1937 . . .	—	—	—	—	—	—
	1938 . . .	—	—	—	—	—	—
	1939 . . .	42	65.935	468	302.410	510	368.345
	1940 . . .	42	52.329	528	320.906	570	373.235
Totais . . .	84	118.264	996	623.316	1.080	741.580	
SÃO FRAN CISCO	1931 . . .	134	505.098	783	385.005	917	890.103
	1932 . . .	110	437.348	693	345.032	803	782.380
	1933 . . .	132	476.522	732	360.805	864	837.327
	1934 . . .	134	529.137	644	281.973	778	811.110
	1935 . . .	162	539.415	365	174.679	527	714.094
	1936 . . .	154	519.310	513	235.668	667	754.978
	1937 . . .	152	499.053	782	270.051	934	769.104
	1938 . . .	119	297.724	804	251.260	923	548.984
	1939 . . .	107	238.823	976	289.903	1.083	528.726
	1940 . . .	75	162.172	789	216.877	864	379.049
Totais . . .	1.279	4.204.602	7.081	2.811.253	8.360	7.015855	

(Continua)

MOVIMENTO DE ENTRADAS DE NAVIOS NO DECENIO 1931-1940

(Continuação)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	TON. DE REG.	N.	TONS. DE REG.	N.	TON. DE REG.
ITAJAÍ	1931....	—	—	539	103.849	539	193.849
	1932....	—	—	534	183.874	534	183.874
	1933....	—	—	550	179.204	550	179.204
	1934....	—	—	496	157.027	496	157.027
	1935....	—	—	493	144.591	493	144.591
	1936....	—	—	491	161.600	491	161.600
	1937....	—	—	565	162.033	565	162.033
	1938....	—	—	546	164.111	546	164.111
	1939....	—	—	536	171.100	536	171.100
	1940....	—	—	461	161.096	461	161.096
Totais...	—	—	5.211	1.678.494	5.211	1.678.494	
FLORÍA NOPOLIS	1931....	25	70.576	1.062	320.702	1.087	391.278
	1932....	18	48.409	991	247.938	1.009	296.347
	1933....	24	66.636	903	214.051	927	280.687
	1934....	26	74.781	845	197.882	871	272.663
	1935....	39	108.250	879	233.717	918	341.967
	1936....	27	80.433	843	266.878	870	347.311
	1937....	35	117.290	724	226.586	759	343.876
	1938....	54	302.670	638	223.459	692	526.127
	1939....	37	211.060	590	218.957	627	430.017
	1940....	—	—	644	240.028	644	240.028
Totais...	285	1.080.105	8.119	2.390.196	8.404	3.470.301	
IMBITU- BA	1931....	—	—	—	—	—	—
	1932....	—	—	—	—	—	—
	1933....	—	—	—	—	—	—
	1934....	—	—	—	—	—	—
	1935....	—	—	—	—	—	—
	1936....	—	—	196	165.856	196	165.856
	1937....	—	—	192	159.489	192	159.488
	1938....	—	—	224	179.424	224	179.424
	1939....	—	—	202	172.450	202	172.450
	1940....	—	—	193	168.651	193	168.651
Totais...	—	—	1.007	845.870	1.007	845.870	
LAGUNA	1931....	—	—	159	25.286	159	25.286
	1932....	—	—	167	24.163	167	24.163
	1933....	—	—	143	16.316	143	16.316
	1934....	—	—	168	19.995	168	19.905
	1935....	—	—	167	10.684	167	19.684
	1936....	—	—	150	23.911	150	23.911
	1937....	—	—	160	25.458	160	25.458
	1938....	—	—	144	24.364	144	24.364
	1939....	—	—	150	30.539	150	30.539
	1940....	2	588	172	37.907	174	38.405
Totais...	2	588	1.580	247.623	1.582	248.211	

(Continua)

MOVIMENTO DE ENTRADAS DE NAVIOS NO DECENIO 1931-1940

(Conclusão)

PORTOS	ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO GERAL	
		N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.	N.	TONS. DE REG.
RIO GRANDE (Portos Novo e Antigo)	1931....	348	1.257.113	912	1.307.129	1.260	2.564.242
	1932....	244	1.975.361	833	1.268.862	1.077	3.244.223
	1933....	302	1.249.962	924	1.367.280	1.226	2.617.242
	1934....	323	1.406.973	838	1.312.396	1.161	2.719.369
	1935....	401	1.590.708	912	1.261.490	1.313	2.852.198
	1936....	376	1.448.431	1.212	1.373.924	1.588	2.822.355
	1937....	382	1.469.659	1.808	1.503.238	2.190	2.972.997
	1938....	397	1.537.809	2.028	1.598.992	2.425	3.136.801
	1939....	371	1.264.013	2.406	1.639.452	2.777	2.903.465
	1940....	307	753.225	2.184	1.740.294	2.491	2.493.519
	Totais...	3.451	13.953.254	14.057	14.373.157	17.508	28.325.411
PORTO ALEGRE	1931....	—	—	—	—	—	—
	1932....	—	—	—	—	—	—
	1933....	—	—	—	—	—	—
	1934....	—	—	—	—	—	—
	1935....	—	—	—	—	—	—
	1936....	76	145.850	10.534	1.136.788	10.610	1.292.638
	1937....	75	138.875	11.434	1.153.990	11.509	1.292.865
	1938....	90	165.841	14.613	1.282.542	14.703	1.448.383
	1939....	90	139.046	15.106	1.348.202	15.196	1.487.248
	1940....	66	56.830	14.049	1.314.227	14.115	1.371.057
Totais...	397	646.442	65.736	6.235.749	66.133	6.882.191	
PELO- TAS	1931....	—	—	—	—	—	—
	1932....	—	—	—	—	—	—
	1933....	—	—	—	—	—	—
	1934....	—	—	—	—	—	—
	1935....	—	—	—	—	—	—
	1936....	—	—	—	—	—	—
	1937....	—	—	—	—	—	—
	1938....	26	35.240	1.116	799.915	1.142	835.155
	1939....	19	15.722	1.091	809.619	1.110	825.341
	1940....	31	17.926	1.122	868.418	1.153	886.344
Totais...	76	68.888	3.329	2.477.952	3.405	2.546.840	
CORUM- BÁ	1931....	—	—	—	—	—	—
	1932....	—	—	—	—	—	—
	1933....	—	—	—	—	—	—
	1934....	20	11.050	324	52.657	344	63.707
	1935....	42	23.593	389	42.043	431	65.636
	1936....	25	12.662	393	40.039	418	52.701
	1937....	32	7.464	389	42.676	421	50.140
	1938....	21	3.115	401	48.506	422	51.621
	1939....	24	3.917	390	57.639	414	61.556
	1940....	42	9.883	448	57.822	490	67.705
Totais...	206	71.684	2.734	341.382	2.940	413.066	

**MOVIMENTO TOTAL DE ENTRADAS DE NAVIOS NOS
PORTOS BRASILEIROS DURANTE O DECENIO
DE 1931 A 1940**

ANOS	LONGO CURSO		CABOTAGEM		MOVIMENTO TOTAL	
	Número	Tons. de registro	Número	Tons. de registro	Número	Tons. de registro
1931.....	5.777	24.903.202	16.776	16.588.280	22.553	41.491.482
1932.....	4.576	21.514.722	15.453	15.233.221	20.029	36.747.943
1933.....	5.405	24.840.818	15.741	16.274.920	21.146	41.115.738
1934.....	5.711	25.727.864	15.378	16.018.358	21.089	41.746.222
1935.....	7.084	28.328.106	15.704	14.377.697	22.788	42.705.803
1936.....	7.095	29.628.208	28.400	17.796.339	35.495	47.424.547
1937.....	7.118	30.266.867	29.981	17.115.645	37.099	47.382.512
1938.....	7.338	31.234.888	32.808	17.856.600	40.146	49.091.488
1939.....	6.782	27.993.941	36.496	18.944.185	43.278	46.938.126
1940.....	4.953	16.615.639	35.561	20.307.272	40.514	36.922.911
Totais.....	61.839	261.054.255	242.298	170.512.517	304.137	431.566.772

Portos: — Manaus, Belem, São Luiz, Tutóia, Amarrão, Camocim, Fortaleza, Aracat Natal, Cabedelo, João Pessoa, Recife, Maceió, Aracajú, Baía, Ilhéus, Vitória, Rio de Janeiro, Angra dos Reis, Santos, Paranaguá, Antonina, São Francisco, Itajaí, Florianópolis, Imbituba, Laguna, Rio Grande, Porto Alegre, Pelotas e Corumbá.

APROVEITAMENTO DOS CAIS DOS PORTOS DECENIO

DESIGNAÇÕES	Extensão de cais m	Movimento de mercadorias Tons.	Aprovei- tamento Ton./m	Extensão de cais m	Movimento de mercadorias Tons.
Anos	Manaus			Belem (Pará)	
1931.....	1035,19	121.333	117	1860,00	321.200
1932.....	1035,19	133.531	129	1860,00	320.046
1933.....	1035,19	152.687	147	1860,00	358.520
1934.....	1035,19	181.195	175	1860,00	397.099
1935.....	1035,19	166.640	161	1860,00	473.366
1936.....	1035,19	183.282	177	1860,00	471.981
1937.....	1035,19	193.182	187	1860,00	499.728
1938.....	1035,19	214.779	207	1860,00	576.265
1939.....	1035,19	203.538	197	1860,00	630.652
1940.....	1035,19	204.058	197	1860,00	553.975
TOTAIS.....	—	1.754.225	1.694	—	4.602.832
MÉDIAS.....	—	175.423	169	—	460.283
Anos	Ilhéus			Rio de Janeiro	
1931.....	83,80	64.608	771	3298,00	2.490.318
1932.....	83,80	91.996	1.098	3298,00	2.362.697
1933.....	83,80	79.901	953	3298,00	2.344.688
1934.....	83,80	91.715	1.094	3298,00	2.295.358
1935.....	83,80	108.568	1.296	4690,00	2.762.674
1936.....	83,80	113.830	609	4690,00	2.907.591
1937.....	186,80	112.352	247	4690,00	3.355.785
1938.....	454,00	120.514	265	4690,00	3.831.717
1939.....	454,00	127.162	280	4690,00	3.850.547
1940.....	454,00	115.902	255	4790,00	4.873.609
TOTAIS.....	—	1.026.548	6.868	—	31.074.984
MÉDIAS.....	—	102.655	687	—	3.107.498

CUJA EXPLORAÇÃO ABRANGE TODO O

1931 - 40

Aproveitamento Ton./m	Extensão do cais	Movimento de mercadorias Tons.	Aproveitamento Ton./m.	Extensão de cais	Movimento de mercadorias Tons.	Aproveitamento Ton./m
		Recife			Baía	
173	2010,19	566.527	282	1208,00	419.660	347
172	2010,09	697.586	347	1208,00	427.399	354
193	2010,09	705.762	351	1208,00	442.388	366
213	2136,50	878.571	411	1208,00	456.833	378
255	2270,18	872.832	384	1480,00	510.475	345
254	2270,00	921.614	406	1480,00	515.351	348
269	2270,00	867.501	382	1480,00	623.421	421
310	2270,15	914.918	403	1480,00	518.538	350
339	2270,15	1.077.611	475	1480,00	629.553	425
298	2270,15	1.064.059	469	1480,00	587.859	397
2.476	—	8.566.981	3.910	—	5.131.477	3.731
248	—	856.698	391	—	513.148	373
		Santos			Rio Grande (Porto Novo e Porto Antigo)	
755	5021,12	2.469.644	492	2355,40	352.137	150
717	5021,12	1.803.855	359	2355,40	231.520	120
711	5021,12	2.621.386	522	2355,40	301.844	128
696	5021,12	2.788.093	555	2355,40	338.663	144
589	5021,12	3.149.213	627	2350,40	414.312	176
620	5021,12	3.483.286	694	2350,40	361.537	153
716	5021,12	3.736.968	744	2355,40	470.552	200
817	5021,12	4.084.983	814	2355,40	505.275	215
821	5021,12	4.296.028	856	2355,40	497.419	211
1.017	5021,12	3.806.371	758	2355,40	476.504	202
7.459	—	32.239.827	6.421	—	3.999.763	1.699
746	—	3.223.983	642	—	399.976	170

MOVIMENTO TOTAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO BRASIL

Decênio de 1931 á 1940

ANOS	IMPORTAÇÃO, EM TONS.			EXPORTAÇÃO, EM TONS.			MOVIMENTO TOTAL TONS.
	Longo curso	Cabotagem	Soma	Longo curso	Cabotagem	Soma	
1931.....	2.744.706	2.032.800	4.777.566	1.745.157	1.345.327	3.090.484	7.868.050
1932.....	2.390.802	1.466.977	3.857.779	1.847.769	1.485.802	3.333.661	7.191.440
1933.....	2.943.141	1.706.811	4.649.952	1.965.023	1.464.525	3.429.548	8.079.500
1934.....	3.050.050	1.977.910	5.027.960	2.119.780	1.527.239	3.647.019	8.674.979
1935.....	3.489.607	2.439.318	5.928.925	2.446.791	1.618.568	4.065.359	9.994.284
1936.....	3.751.902	2.948.512	6.700.414	3.123.947	2.009.928	5.223.875	11.924.289
1937.....	4.217.891	3.136.002	7.353.893	3.312.321	2.325.465	5.638.786	12.992.679
1938.....	4.216.909	3.726.102	7.943.011	3.783.160	2.551.480	6.334.640	14.277.651
1939.....	4.111.784	4.258.218	8.370.002	4.075.354	2.963.899	7.039.193	15.409.195
1940.....	4.588.157	4.676.406	9.364.563	3.139.634	3.190.561	6.330.195	15.694.758
Totais.....	35.505.009	28.469.056	63.974.065	27.553.936	20.573.824	48.132.760	112.106.825

Portos. — Manaus, Belém, São Luiz, Tutóia, Amaração, Camocim, Fortaleza, Aracati, Natal, Cabedelo, João Pessoa, Recife, Maceió, Aracaju, Bala, Ilhéus, Vitória, Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis, Santos, Paranaguá, Antonina, São Francisco, Itajaí, Florianópolis, Imbituba, Laguna, Rio Grande, Porto Alegre, Pelotas e Corumbá.

APROVEITAMENTO DOS CAIS DOS PORTOS, CUJA EXPLO- RAÇÃO NÃO ABRANGE TODO O DECENIO 1931-40

PORTOS	ANOS	EXTENSÃO DO CAIS m	MOVIMENTO DE MERCADORIAS Tons.	APROVEITA- MENTO Ton.,m.
NATAL	1933	200,00	43.276	216
	1934	200,00	80.060	400
	1935	200,00	115.179	576
	1936	200,00	74.424	372
	1937	200,00	83.543	418
	1938	200,00	66.578	333
	1939	200,00	59.343	297
	1940	200,00	58.995	295
	Totais...	—	581.394	2.907
	Médias	—	72.675	363
CABEDELO	1936	400,20	128.849	322
	1937	400,20	176.471	441
	1938	400,20	135.080	338
	1939	400,20	109.807	274
	1940	400,20	117.754	294
	Totais...	—	667.961	1.669
Medias	—	133.592	334	
ANGRA DOS REIS	1935	400,00	47.414	119
	1936	400,00	58.534	146
	1937	400,00	79.081	198
	1938	400,00	65.026	163
	1939	400,00	67.251	168
	1940	400,00	52.226	131
	Totais...	—	369.532	925
Medias	—	61.589	154	
PARANAGUÁ	1936	500,00	133.457	267
	1937	500,00	202.860	406
	1938	500,00	193.754	388
	1939	500,00	204.261	409
	1940	500,00	213.901	428
	Totais...	—	948.233	1.898
Medias	—	189.647	380	
PORTO ALEGRE	1936	2614,20	1.231.835	471
	1937	2614,20	1.303.316	499
	1938	2614,20	1.589.158	608
	1939	2614,20	1.780.420	681
	1940	2614,20	1.735.725	664
	Totais...	—	7.640.454	2.923
Medias	—	1.528.091	585	

QUADRO COMPARATIVO DO MOVIMENTO

PORTOS	LONGO CURSO				
	NUMERO			TONELADA DE	
	1939	1940	Dif.	1939	1940
Manaus.....	31	23	— 8	115.446	58.037
Belem (Pará).....	253	205	— 48	672.406	428.051
São Luiz.....	111	77	— 34	274.536	157.076
Tutóia.....	73	63	— 10	188.531	110.856
Luiz Correia.....	—	—	—	—	—
Camocim.....	30	23	— 7	86.745	51.146
Fortaleza.....	154	129	— 25	411.427	261.893
Aracaty.....	—	—	—	—	—
Natal.....	56	27	— 29	212.220	102.246
Cabedelo.....	101	73	— 28	267.726	184.260
João Pessoa.....	—	—	—	—	—
Recife.....	521	449	— 72	2.511.295	1.394.040
Maceió.....	113	84	— 29	299.143	216.599
Aracajú.....	1	—	— 1	1.084	—
Baía.....	526	328	— 198	2.571.253	1.114.325
Ilhéus.....	25	20	— 5	31.275	23.491
Vitória.....	233	101	— 132	757.705	312.813
Rio de Janeiro.....	1.843	1.280	— 554	8.609.121	5.029.109
Santos.....	1.886	1.684	— 202	8.712.162	5.720.594
Paranaguá.....	135	103	— 32	333.350	233.228
Antonina.....	42	42	— 0	65.935	52.329
São Francisco.....	107	75	— 32	238.823	162.172
Itajaí.....	—	—	—	—	—
Florianópolis.....	37	—	— 37	211.060	—
Imbituba.....	—	—	—	—	—
Laguna.....	—	2	+ 2	—	588
Rio Grande.....	371	308	— 63	1.264.013	753.377
Porto Alegre.....	90	66	— 24	139.046	56.830
Pelotas.....	19	31	+ 12	15.722	17.926
Corumbá.....	24	42	+ 18	3.917	9.853
TOTAIS.....	6.782	5.244	— 1.538	27.993.941	16.451.469

DE NAVIOS NOBIENIO 1939-40

REGISTRO		CABOTAGEM					
		NUMERO		TONELADAS DE REGISTRO			
		1939	1940	Dif.	1939	1940	Dif.
—	57.409	758	874	+ 116	250.929	307.215	+ 56.286
—	244.355	905	804	— 101	550.519	611.336	+ 60.817
—	117.460	578	604	+ 26	710.580	769.868	+ 59.288
—	77.675	256	246	— 10	140.778	129.592	— 11.186
—	—	54	45	— 9	1.222	1.056	— 166
—	35.599	90	112	+ 22	35.990	26.052	— 9.938
—	149.534	536	561	+ 25	770.551	861.066	+ 90.515
—	—	42	59	+ 17	45.296	75.980	+ 30.684
—	109.974	447	473	+ 26	1.141.078	1.242.777	+ 101.699
—	83.466	377	382	+ 5	628.144	675.153	+ 47.009
—	—	173	217	+ 44	9.320	11.539	+ 2.219
—	1.116.655	1.319	1.316	— 3	1.518.121	1.611.307	+ 93.186
—	82.544	730	717	— 13	1.110.325	1.181.573	+ 71.248
—	1.084	387	418	+ 31	108.817	102.635	— 6.182
—	1.456.928	1.638	1.721	+ 86	1.441.864	1.496.589	+ 54.725
—	7.784	551	492	— 59	178.494	160.504	— 17.990
—	444.892	1.131	988	— 143	754.138	688.018	— 66.120
—	3.580.012	2.321	2.422	+ 101	2.204.206	2.431.922	+ 227.716
—	2.991.568	1.642	1.334	— 308	1.871.339	2.261.401	+ 390.062
—	100.122	646	709	+ 63	432.194	469.685	+ 37.491
—	13.606	468	528	+ 60	302.410	320.906	+ 18.496
—	76.651	976	789	— 187	289.903	216.877	— 73.026
—	—	536	461	— 75	171.109	161.096	— 10.013
—	211.060	590	644	+ 54	218.957	240.028	+ 21.071
—	—	202	193	— 9	172.450	168.651	— 3.799
+	588	150	172	+ 22	30.539	37.907	+ 7.368
—	510.636	2.406	2.184	— 222	1.639.452	1.740.294	+ 100.842
—	82.216	15.106	14.049	— 1.057	1.348.202	1.314.227	— 33.975
+	2.204	1.091	1.122	+ 31	809.619	868.418	+ 58.799
+	5.966	390	448	+ 58	57.639	57.822	+ 183
—	11.542.472	36.496	35.087	— 1.409	18.944.185	20.241.494	+ 1.297.309

QUADRO COMPARATIVO DO MOVIMEN

PORTOS	IMPORTAÇÃO				
	LONGO CURSO			CABOTAGEM	
	1939	1940	Dif.	1939	1940
Manaus.....	6.896	3.287	— 3.287	129.222	131.230
Belem (Pará).....	109.836	85.340	— 24.496	251.129	253.278
São Luiz.....	4.873	2.034	— 2.839	69.423	67.325
Tutóia.....	2.843	1.183	— 1.660	9.727	8.475
Luiz Correia.....	—	—	—	—	—
Canoinm.....	—	—	—	7.251	6.616
Fortaleza.....	20.655	22.656	+ 2.001	70.814	69.767
Aracati.....	—	—	—	1.239	1.913
Natal.....	3.066	2.618	— 448	23.468	22.566
Cabedelo.....	4.480	5.952	+ 1.472	26.884	29.589
João Pessoa.....	—	—	—	5.318	7.252
Recife.....	351.957	348.129	— 3.828	172.713	187.187
Maceió.....	3.198	1.672	— 1.526	41.657	36.509
Aracajú.....	925	525	— 400	20.586	22.705
Baía.....	81.104	71.816	— 9.288	270.781	253.675
Iguçu.....	77	129	+ 52	42.414	33.807
Vitória.....	829	—	— 829	67.117	54.402
Rio de Janeiro.....	1.429.172	2.140.323	+ 711.151	1.012.774	1.436.803
Niterói.....	—	—	—	4.144	5.017
Angra dos Reis.....	22.085	17.764	— 4.321	31.765	16.372
Santos.....	1.768.007	1.640.794	— 152.352	557.911	598.831
Faranaguá.....	9.280	4.616	— 4.664	36.709	47.777
Antonina.....	24.127	31.150	— 2.977	45.809	38.396
São Francisco.....	29.264	13.847	— 15.417	25.375	21.294
Itajubá.....	2.876	1.159	— 1.717	24.095	24.282
Florianópolis.....	2.837	1.543	— 1.294	23.223	24.455
Imbituba.....	71	—	— 71	5.816	8.358
Laguna.....	97	433	+ 336	9.794	9.733
Rio Grande.....	99.596	58.288	— 41.308	170.532	200.770
Porto Alegre.....	98.379	110.542	+ 12.163	1.018.529	957.640
Pelotas.....	17.777	19.208	+ 1.431	77.719	196.139
Corumbá.....	7.477	3.149	— 4.328	4.179	4.273
TOTALS.....	4.111.784	4.588.157	+ 476.373	4.258.218	4.776.406

TO DE MERCADORIAS NO BIENIO 1939-40

EXPORTAÇÃO						
LONGO CURSO			CABOTAGEM			
Dif.	1939	1940	Dif.	1939	1940	Dif.
+ 2.008	32.535	31.930	- 605	34.885	37.611	+ 2.726
+ 2.039	122.203	77.795	- 44.408	147.374	137.562	- 9.812
- 2.098	42.218	30.041	- 12.177	20.212	13.811	- 6.401
- 1.252	30.649	23.182	- 7.467	3.753	3.333	+ 80
-	-	-	-	1.437	1.397	- 40
- 635	20.559	40.451	+ 19.892	6.870	7.982	+ 1.112
+ 1.047	75.323	51.539	- 23.784	22.538	19.630	- 2.908
+ 674	606	50	- 556	6.428	5.753	- 675
+ 902	18.414	12.298	- 6.116	14.395	21.513	+ 7.118
+ 2.705	31.435	26.328	- 5.107	47.008	55.855	+ 8.847
+ 1.934	-	-	-	5.093	8.589	+ 3.496
+ 14.474	121.110	92.014	- 29.096	431.831	436.729	+ 4.898
- 5.148	35.936	38.862	+ 2.926	129.239	103.719	- 25.520
+ 2.119	452	87	- 365	49.483	68.823	+ 19.340
- 17.106	186.379	152.262	- 34.117	91.289	110.106	+ 18.817
- 8.607	32.295	29.815	- 2.480	52.376	52.376	-
- 12.715	87.192	81.106	- 6.086	25.348	24.173	- 1.175
+ 424.029	939.248	777.684	- 221.584	409.353	518.819	+ 109.466
+ 873	-	-	-	233	189	- 44
- 15.393	12.656	17.361	+ 4.705	745	729	- 16
+ 40.920	1.733.250	1.303.997	- 429.253	226.860	262.749	+ 25.889
+ 11.068	123.085	116.138	- 6.947	35.187	49.370	+ 10.183
- 7.413	36.701	45.659	+ 8.957	69.727	80.335	+ 10.608
+ 4.081	134.766	75.745	- 59.021	69.994	67.689	- 2.305
+ 157	15.232	1.052	- 14.180	52.204	56.117	+ 3.913
+ 1.232	903	440	- 469	10.934	10.244	- 690
+ 2.542	-	-	-	111.404	119.704	+ 8.300
- 61	23	905	+ 882	24.767	38.511	+ 13.744
+ 20.247	79.029	84.036	+ 5.007	148.271	133.410	- 14.861
+ 60.889	90.445	52.739	- 37.706	573.067	614.804	+ 41.737
+ 18.420	11.829	4.033	- 7.796	128.723	130.077	+ 1.354
+ 95	874	2.105	+ 1.231	5.741	2.447	- 3.294
+ 518.188	4.075.354	3.169.634	- 905.720	2.963.839	3.190.561	+ 226.722

QUADRO' DA RECEITA DOS PORTOS NOS ANOS DE 1939

PORTOS	RENDA BRUTA DAS TAXAS PORTUARIAS			IMPOSTOS
	1939	1940	DIFERENÇAS	1939
Manaus.....	3.685:985\$100	3.877:231\$200	+ 191:246\$100	321:668\$900
Belém (Pará).....	7.682:019\$980	7.241:422\$500	— 440:597\$480	1.515:414\$000
São Luiz.....	—	—	—	187:239\$700
Tutoia.....	—	—	—	87:255\$900
Fortaleza.....	—	—	—	743:131\$400
Natal.....	393:400\$500	352:197\$900	— 41:202\$600	111:196\$600
Cabedelho.....	878:832\$800	1.057:099\$600	+ 178:266\$800	147:136\$400
Recife.....	9.549:386\$500	10.352:397\$100	+ 803:010\$600	4.611:284\$300
Maceió.....	—	—	—	195:722\$700
Araçajú.....	—	—	—	42:759\$000
Baía.....	9.342:969\$910	8.694:178\$670	— 648:791\$240	1.583:609\$600
Ilhéus.....	1.797:582\$671	1.631:326\$209	— 166:256\$462	—
Vitória.....	—	1.256:616\$470	—	42:472\$400
Rio de Janeiro....	32.604:979\$100	32.258:267\$000	— 346:692\$100	37.229:599\$700
Niterói.....	50:921\$800	63:500\$700	+ 12:578\$900	426:063\$200
Angra dos Reis....	533:277\$900	476:874\$300	— 56:403\$600	161:447\$300
Santos.....	81.214:180\$275	75.457:736\$325	— 5.756:443\$550	44.943:481\$100
Paranaguá.....	1.382:374\$700	1.328:724\$100	— 53:650\$600	406:251\$900
Antonina.....	—	—	—	212:941\$900
São Francisco.....	—	—	—	306:065\$500
Itajaí.....	—	—	—	82:131\$700
Florianópolis.....	—	—	—	157:747\$400
Rio Grande.....	4.956:374\$700	4.743:133\$700	— 213:241\$000	1.044:889\$600
Porto Alegre.....	8.626:615\$600	9.578:542\$100	+ 951:926\$500	3.499:014\$400
Pelotas.....	—	1.784:192\$200	—	287:380\$900
Corumbá.....	—	—	—	81:355\$700
TOTAIS.....	162.698:901\$536	160.153:460\$064		98.427.261\$200

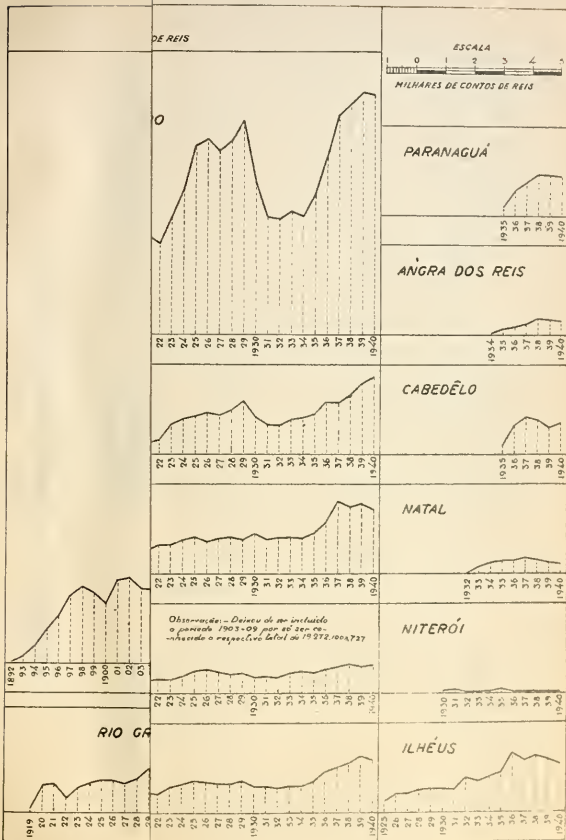
OBSERVAÇÃO — A exploração dos portos de Vitória e Pelotas foi

E 1940 COM INDICAÇÃO DAS RESPECTIVAS DIFERENÇAS

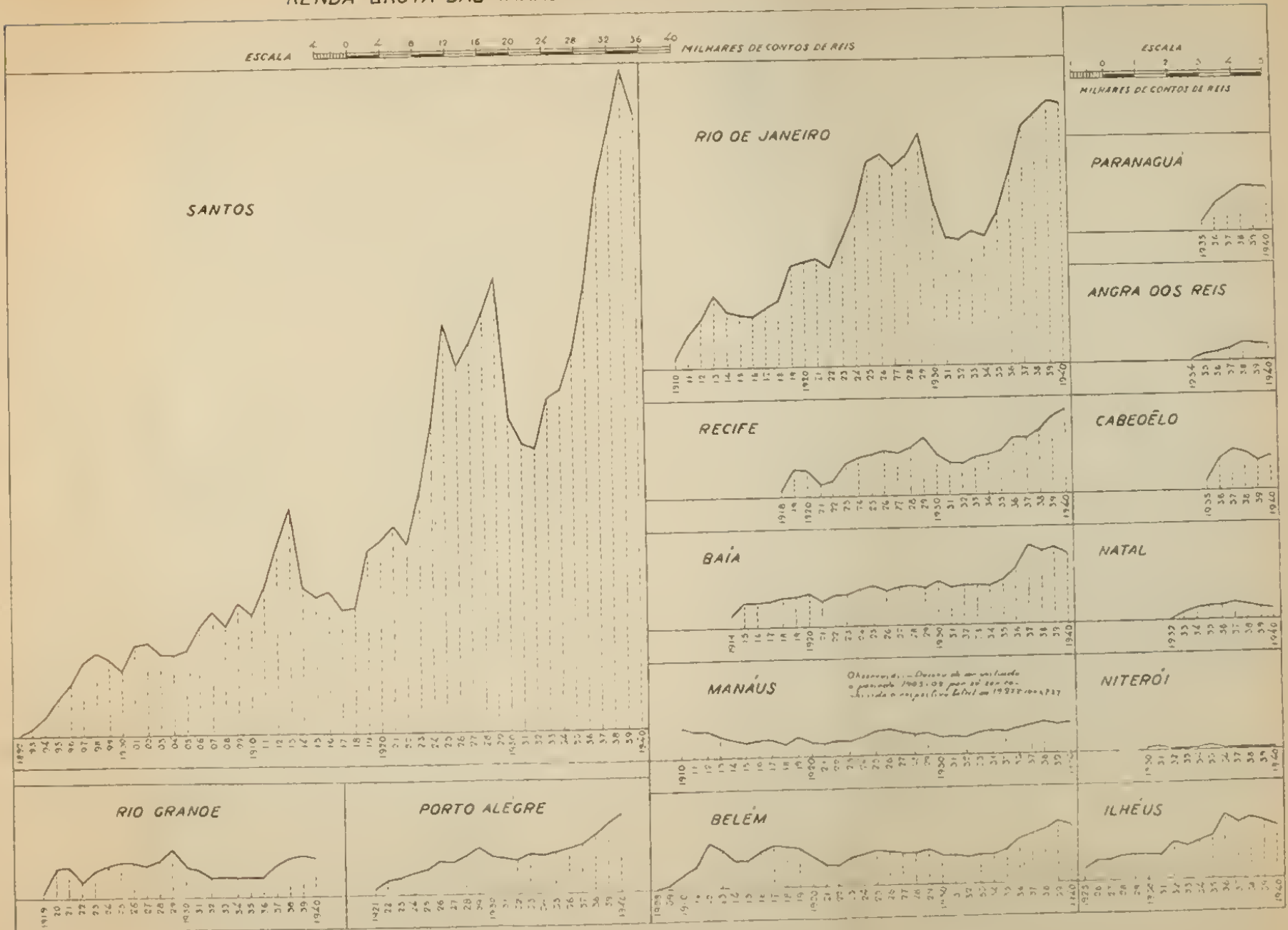
ADICIONAL DE 10%		RECEITA TOTAL		
1940	DIFERENÇA	1939	1940	DIFERENÇA
224.3858800	— 97:2838100	4.007:6548000	4.101:6178000	+ 93:9638000
1.159:2708200	— 356:1438800	9.197:4338980	8.400:6928700	— 796:7418280
90:9238200	— 96:3168500	187:2398700	90:9238200	— 96:3168500
49:0448000	— 38:2118900	87:2558900	49:0448000	— 38:2118900
669:0958000	— 74:0368400	743:1318400	669:0958000	— 74:0368400
77:5468500	— 33:6508100	504:5978100	429:7448400	— 74:8528700
120:2238500	— 26:9128900	1.025:9698200	1.177:3238100	— 151:3538900
3.933:3348900	— 677:9498400	14.160:6708800	14.285:7328000	+ 125:0618200
145:0108800	— 50:7118900	195:7228700	145:0108800	— 50:7118900
24:3158500	— 18:4438500	42:7598000	24:3158500	— 18:4438500
1.112:7968200	— 470:8138400	10.926:5798510	9.806:9748870	+ 1.119:6048640
—	—	1.797:5828671	631:3268209	170:2578121
5:0068600	— 37:4658800	42:4728400	1.261:6238060	—
53.274:2048041	— 4.025:5788700	69.834:5788800	65.462:3288000	— 4.372:2508800
233:4698500	— 192:5938700	476:9858000	296:9708200	— 180:0148800
94:5898100	— 66:8588200	694:7258200	571:4638400	— 123:2638800
41.300:4198500	— 3.643:0618600	126.157.6618375	116.758.1558125	— 9.399:5058250
138:1888300	— 268:0638600	1.788:6268600	1.466:9128400	— 321:7148200
223:3038800	— 10:3618900	212:9418900	223:3038800	+ 10:3618900
170:5158400	— 135:5508100	306:0658500	170:5158400	— 135:5508100
25:4788000	— 56:6538700	82:1318700	25:4788000	— 56:6538700
83:9168200	— 73:8318200	157:7478400	83:9168200	— 83:9168200
652:4038600	— 392:4868000	6.001:2648300	5.395:5378300	— 605:7278000
2.727:4408500	— 771:5738900	12.125:6308000	12.305:9828600	+ 180:3528600
181:2658700	— 106:1158200	287:3808900	1.965:4578900	—
64:8898000	— 16:4668700	81:3558700	64:8898000	— 16:4668700
86.710:8718800		261.126:1628736	246.864:3318864	

iniciada respectivamente em Janeiro e Março.

OS ORGANIZADOS



RENDA BRUTA DAS TAXAS PORTUARIAS DOS PORTOS ORGANIZADOS

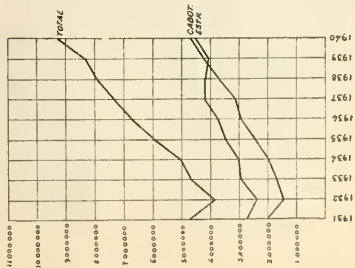


MOVIMENTO GERAL DE MERCADORIAS NOS PORTOS DO BRASIL

— DECENIÓ 1931 A 1940 —

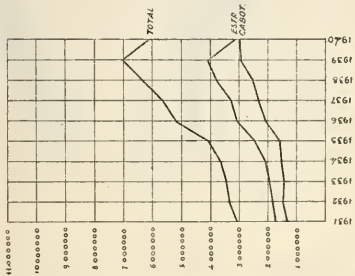
IMPORTAÇÃO

1000 0 1000 2000 3000 4000
TOMELADAS — MILHARES



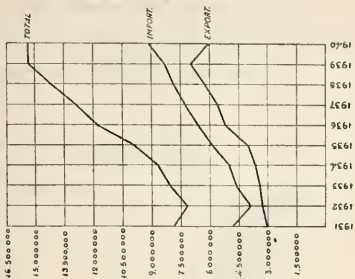
EXPORTAÇÃO

1000 0 1000 2000 3000 4000
TOMELADAS — MILHARES

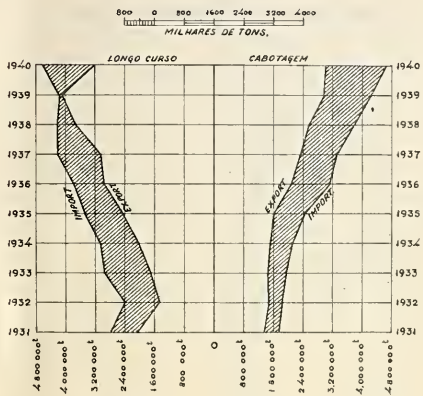


MOVIMENTO TOTAL

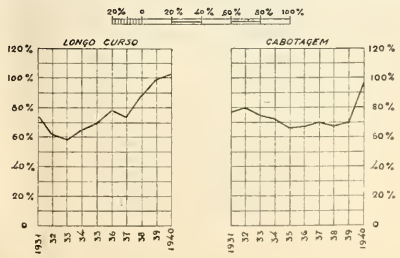
2000 0 2000 4000 6000
TOMELADAS — MILHARES



**RELAÇÕES DE COEXISTENCIA
DAS IMPORTAÇÕES E EXPORTAÇÕES NOS PORTOS DO BRASIL
DURANTE O DECENIO DE 1931 A 1940**



PERCENTAGENS DAS EXPORTAÇÕES SOBRE AS IMPORTAÇÕES



APROVEITAMENTO DE CAIS NOS PORTOS ORGANIZADOS
EM TONELADAS DE MERCADORIAS POR METRO CORRENTE
ANO DE 1940

(1 PEQUENO CIRCULO = 10 TONELADAS)

RIO DE JANEIRO



CAIS = 4690,00
MERC = 4873,609¹

SANTOS



CAIS = 3021,12
MERC = 3806,371²

PELOTAS



CAIS = 360,00
MERC = 349,457²

PORTO ALEGRE



CAIS = 2614,20
MERC = 1735,725¹

RECIFE



CAIS = 2270,18
MERC = 1,064,059²

PARANAGUA



CAIS = 500,00
MERC = 213,901²

BAIA



CAIS = 1480,00
MERC = 587,859²

VITORIA



CAIS = 500,00
MERC = 159,681²

NATAL



CAIS = 800,00
MERC = 56,995¹

CABEDEL0



CAIS = 400,20
MERC = 117,754²

ILHEUS



CAIS = 454,00
MERC = 115,902¹

BELEM



CAIS = 1860,00
MERC = 555,975²

RIO GRANDE



CAIS = 2355,40
MERC = 476,304¹

MANAUS



CAIS = 1035,19
MERC = 204,058¹

ANGRA DOS REIS



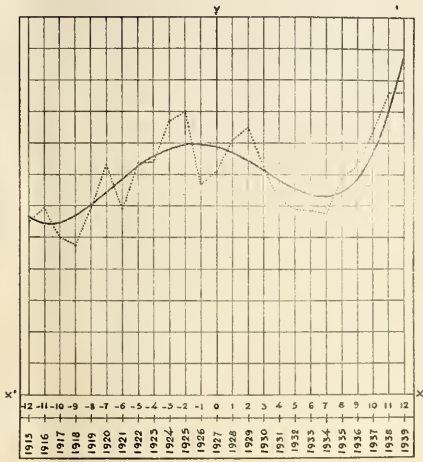
CAIS = 400,00
MERC = 52,226¹

D.N.P.N. - 4ª DIVISÃO

CURVA DO 4º GRAU

DETERMINADA PELO METODO DOS MINIMOS QUADRADOS
 E REPRESENTATIVA DA EVOLUÇÃO DO MOVIMENTO DE MERCADORIAS
 NO PORTO DO RIO DE JANEIRO

EQUAÇÃO: $y = 315,481 - 5,147x - 1,912x^2 + 0,096x^3 + 0,014x^4$

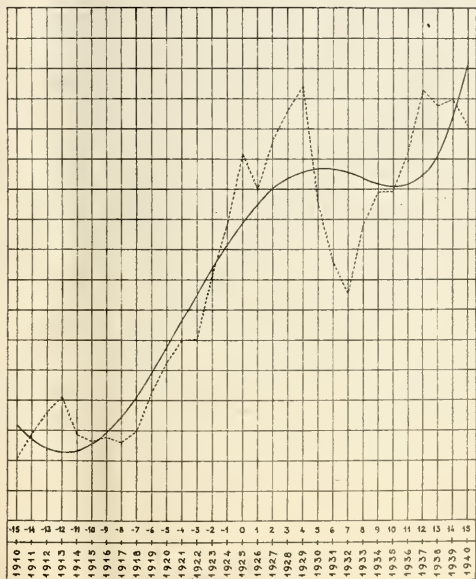




CURVA DO 3º GRAU

DETERMINADA PELO MÉTODO DOS MÍNIMOS QUADRADOS E REPRESENTATIVA DA EVOLUÇÃO DA RECEITA TOTAL (RENOVA BRUTA DAS TAXAS PORTUARIAS E IMPOSTO ADICIONAL DE 10%) NO PORTO DO RIO DE JANEIRO.

$$\text{EQUAÇÃO: } y = 493,871 + 33,788x - 2,631x^2 - 0,174x^3 + 0,011x^4 + 0,0005x^5$$

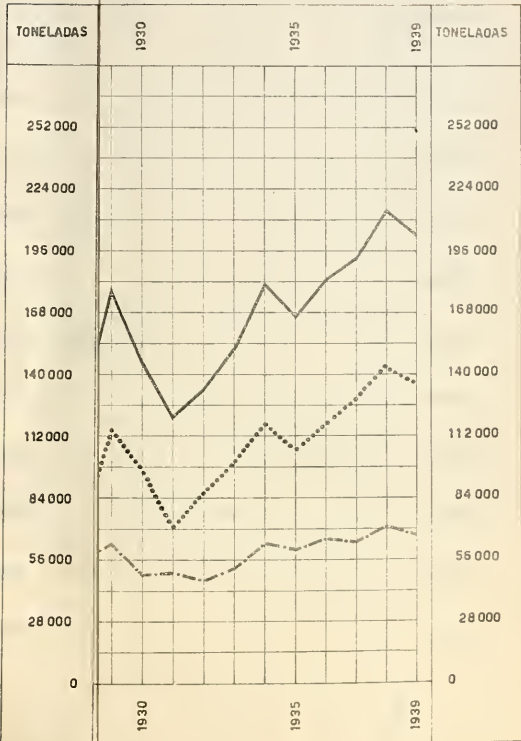


ESCALA DAS ORDENADAS
 5 0 5 10 15 20 25 30
 MILHARES DE CONTOS DE RÉIS

US ORIAS


MOVIMENTO TOTAL

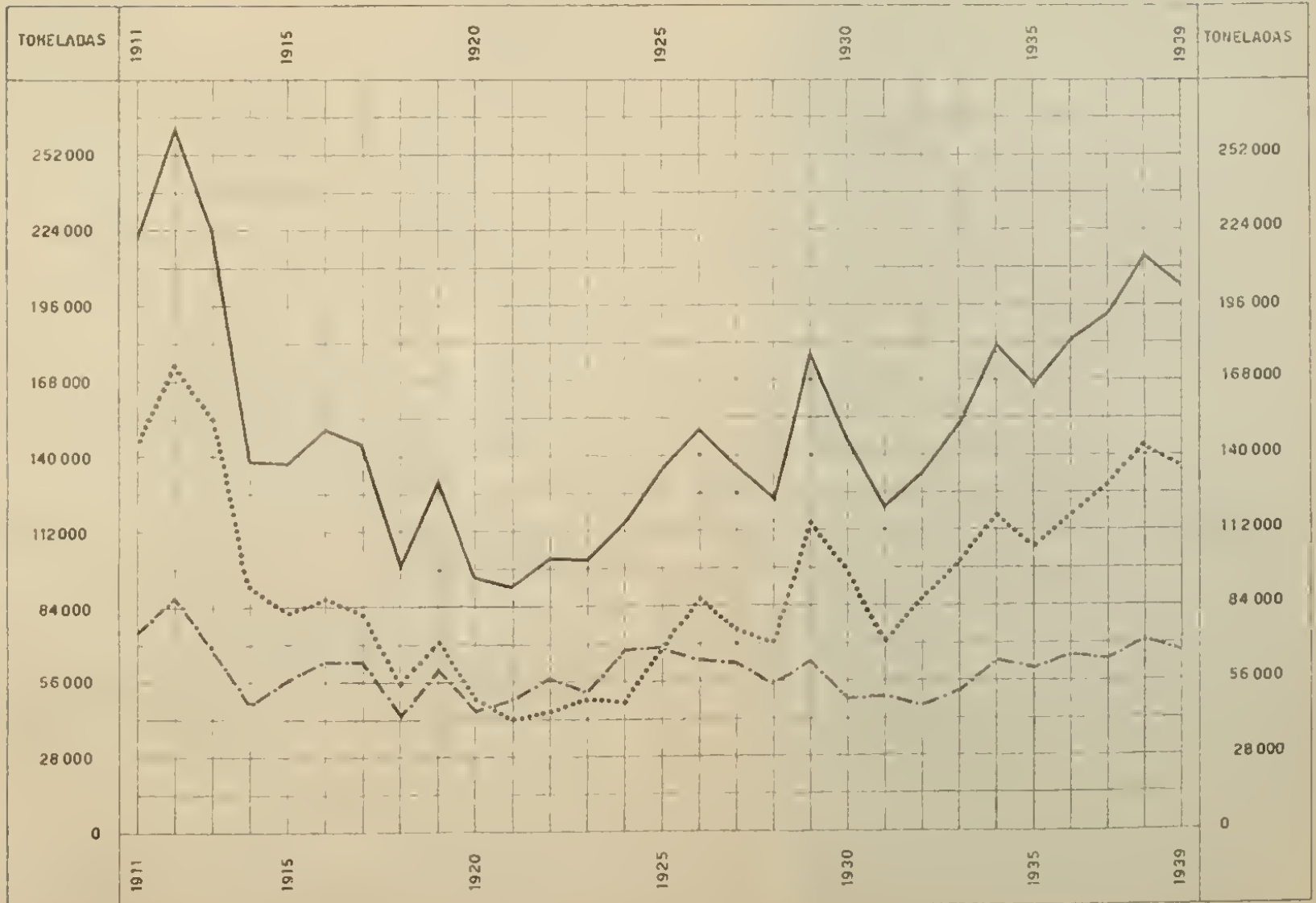
126 140
MILHARES DE TONS.



PORTO DE MANÁUS

MOVIMENTO DE MERCADORIAS

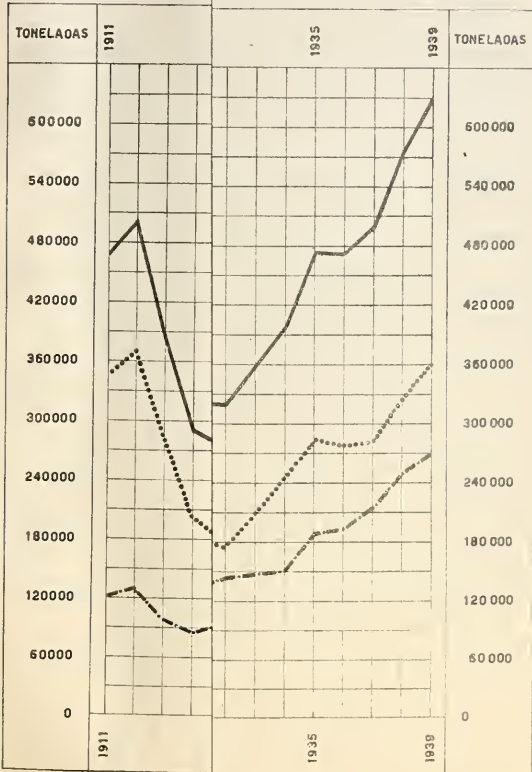
..... IMPORTAÇÃO - - - - - EXPORTAÇÃO ——— MOVIMENTO TOTAL
 ESCALA  MILHARES DE TONS



PARÁ)

..... MOVIMENTO TOTAL

6 DE TONS.



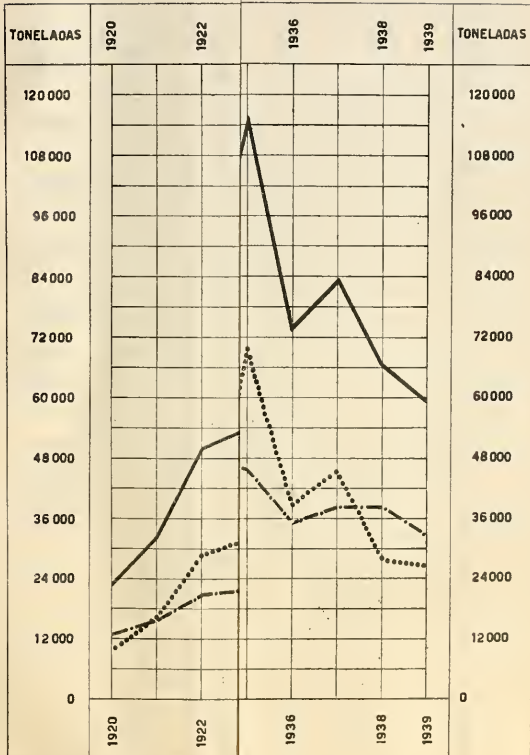
PORTO DE BELEM (PARÁ)

MOVIMENTO DE MERCADORIAS

..... IMPORTAÇÃO - - - - - EXPORTAÇÃO ——— MOVIMENTO TOTAL
 ESCALA 30 0 30 60 90 120 150 180 210 240 270 300 MILHARES DE TONS.



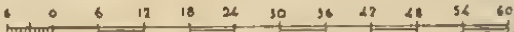
.....MOVIMENTO TOTAL

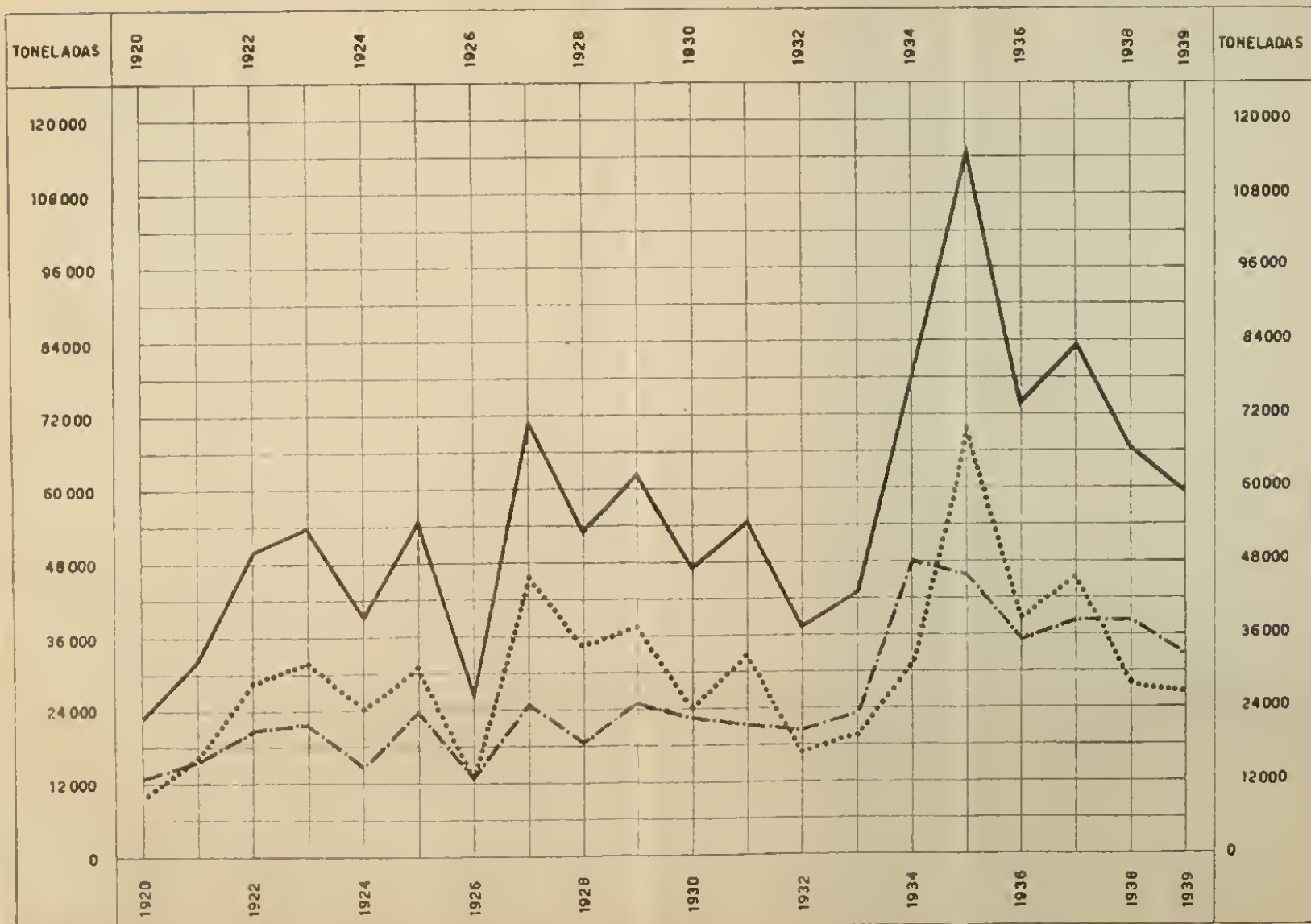


PORTO DE NATAL

MOVIMENTO DE MERCADORIAS

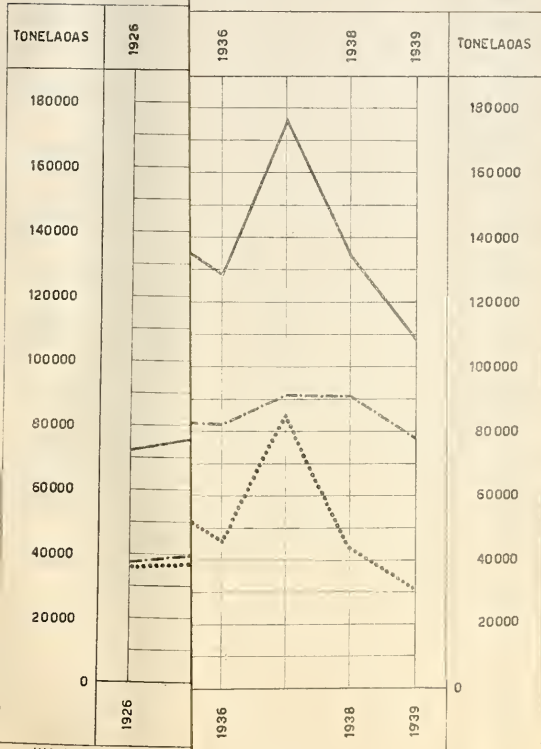
IMPORTAÇÃO
 EXPORTAÇÃO
 MOVIMENTO TOTAL

ESCALA  MILHARES DE TONS



MOVIMENTO TOTAL

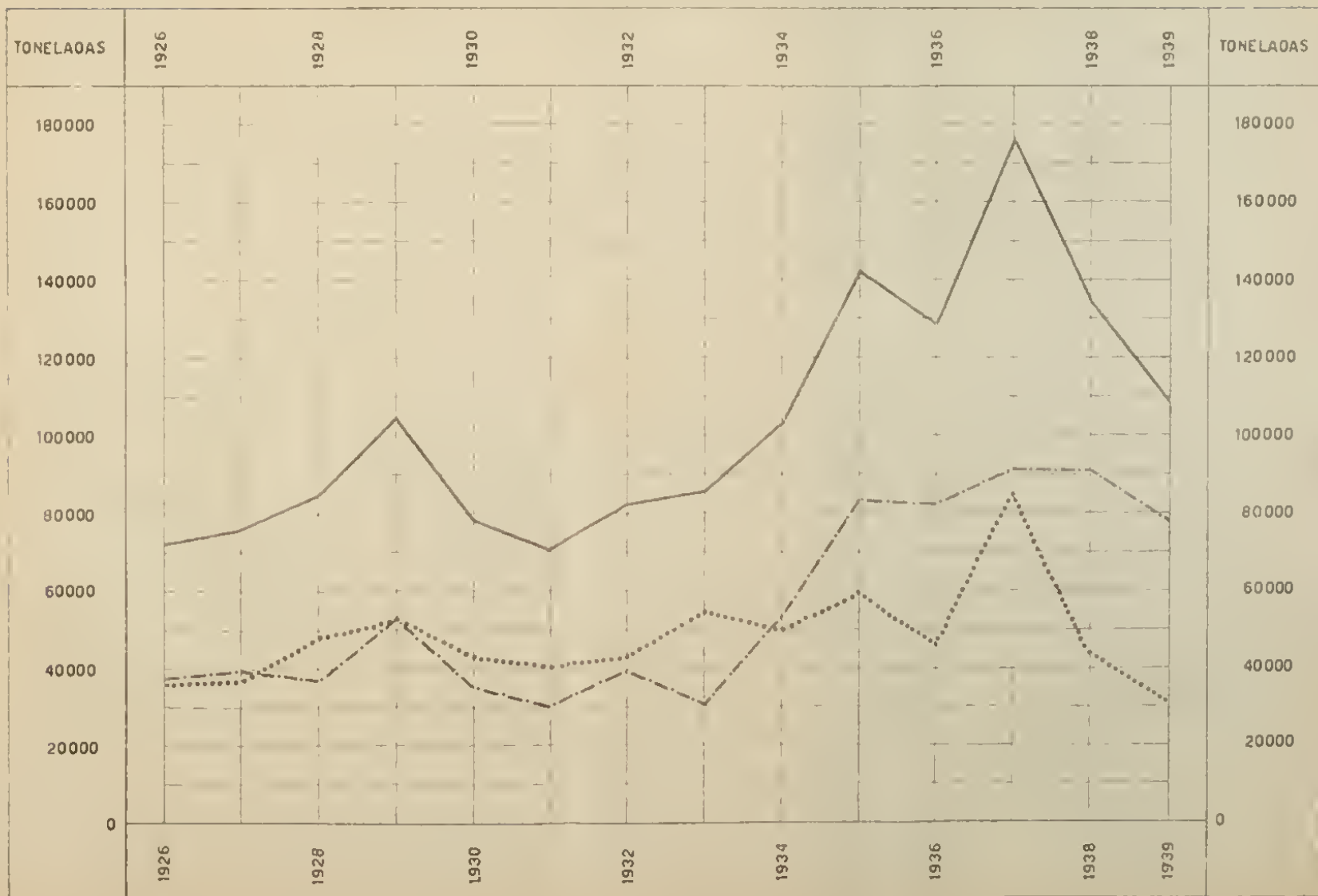
TONELADAS DE TONS.



PORTO DE CABEDÊLO

MOVIMENTO DE MERCADORIAS

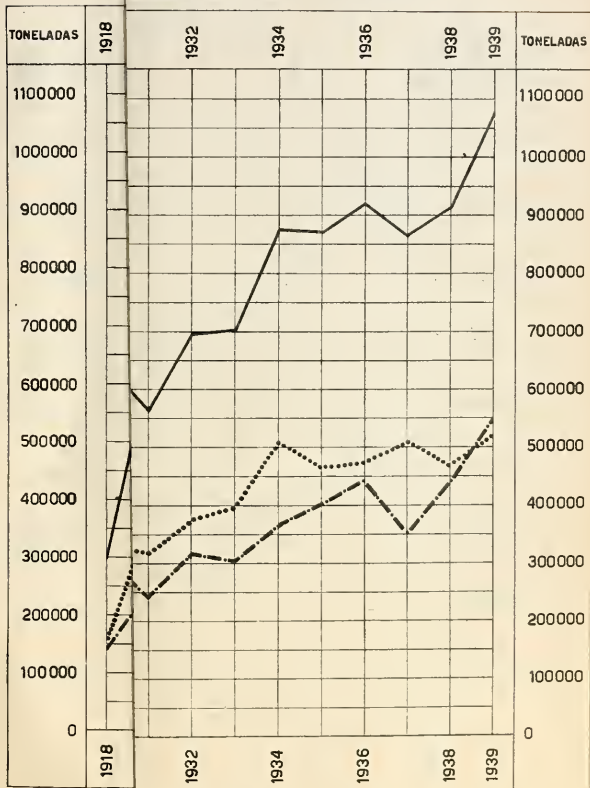
..... IMPORTAÇÃO - - - - - EXPORTAÇÃO ——— MOVIMENTO TOTAL
 ESCALA 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 MILHARES DE TONS



FE ADORIAS

MOVIMENTO TOTAL

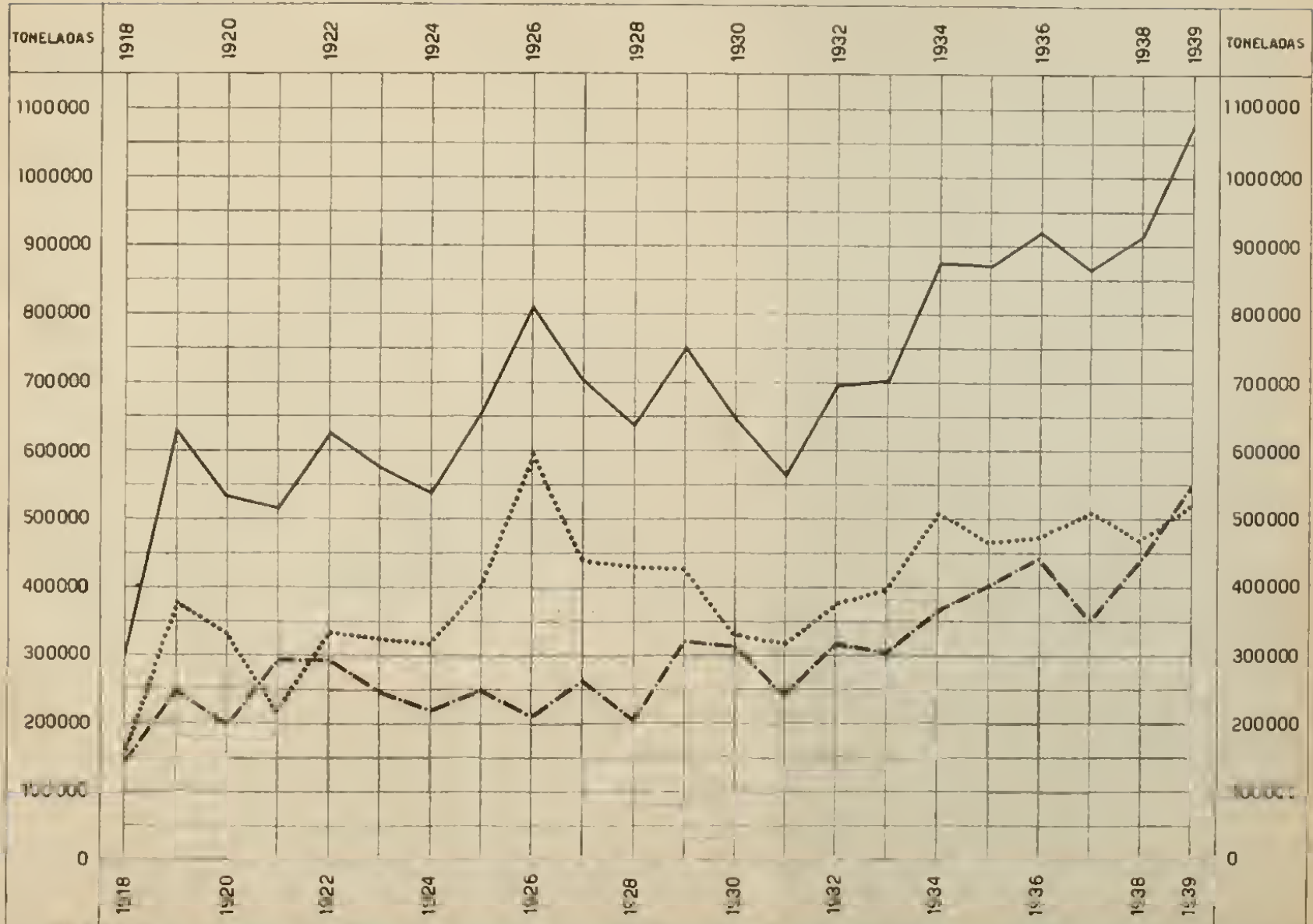
400 450 500
MILHARES DE TONS.



PORTO DO RECIFE

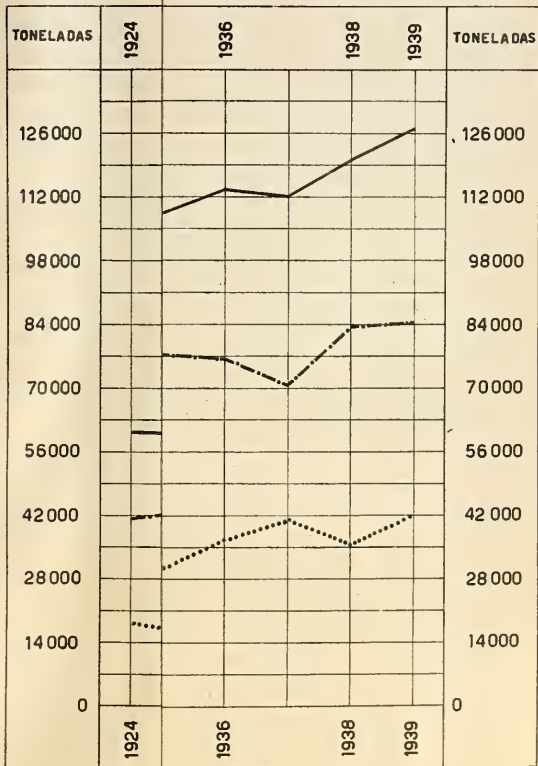
MOVIMENTO DE MERCAOORIAS

..... IMPORTAÇÃO - - - - - EXPORTAÇÃO ——— MOVIMENTO TOTAL
 ESCALA 0 50 100 150 200 250 300 350 400 450 500 MILHARES DE TONS



..... — MOVIMENTO TOTAL

DE TONS.



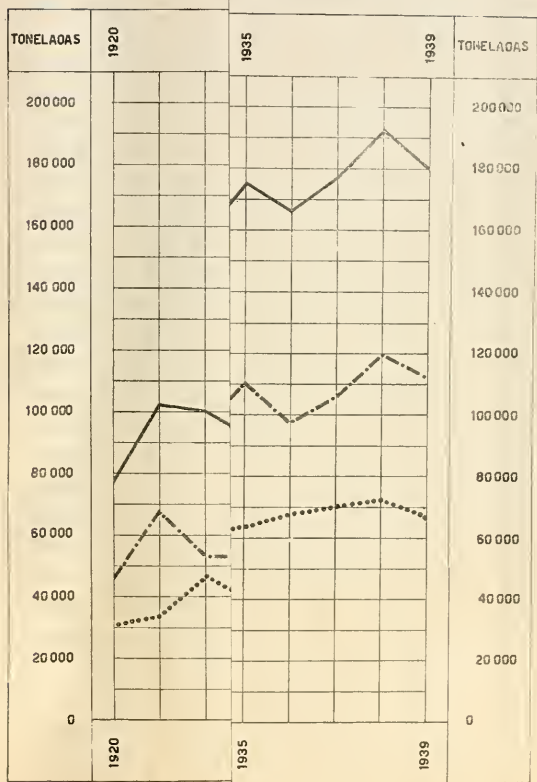
PORTO DA BAÍA

MOVIMENTO DE MERCADORIAS

..... IMPORTAÇÃO - - - - - EXPORTAÇÃO ——— MOVIMENTO TOTAL
 ESCALA 0 35 70 105 140 175 210 245 280 315 350 MILHARES DE TONS.




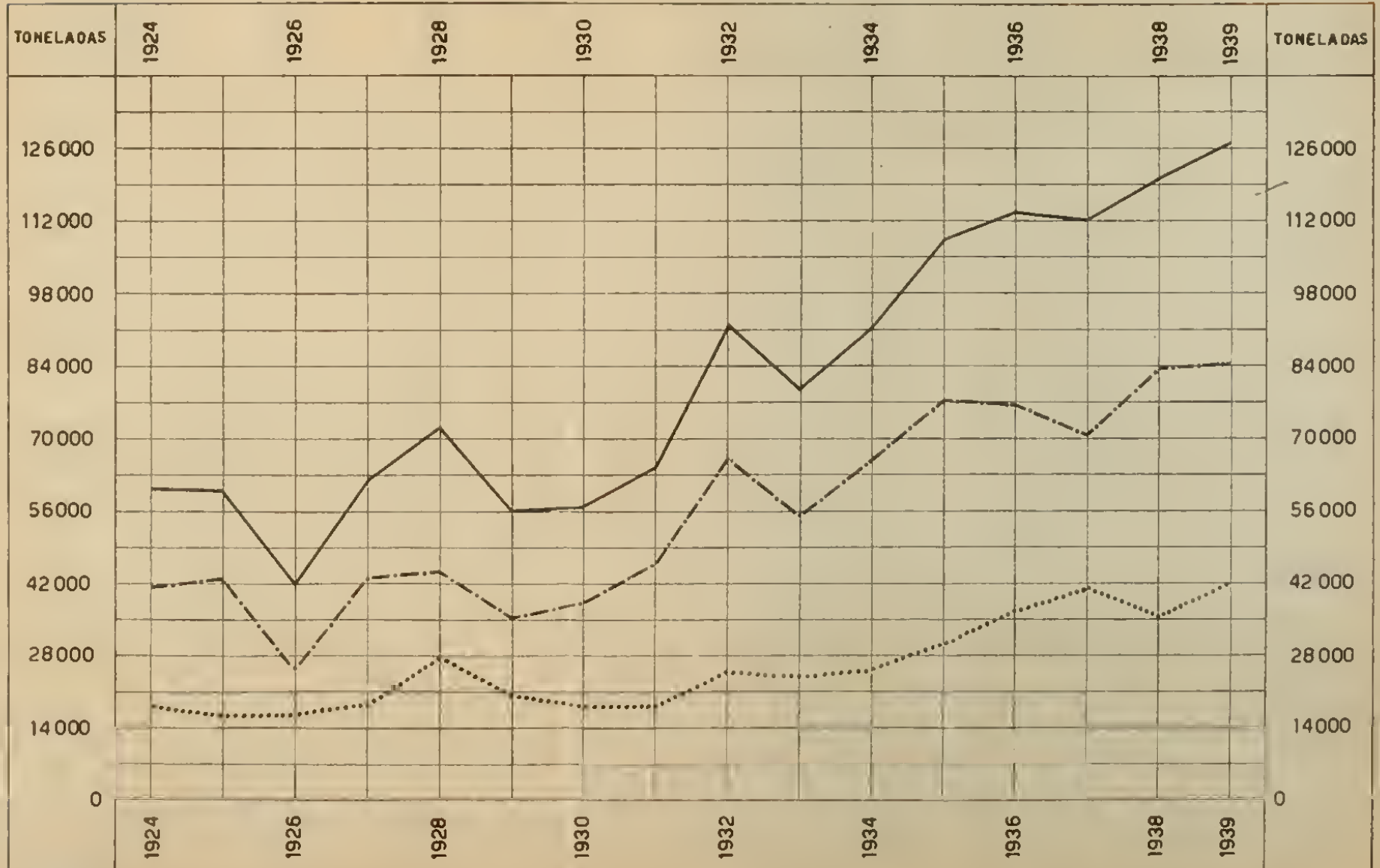
..... MOVIMENTO TOTAL



PORTO DE ILHÉUS

MOVIMENTO DE MERCADORIAS

..... IMPORTAÇÃO - - - - - EXPORTAÇÃO ——— MOVIMENTO TOTAL
 ESCALA  MILHARES DE TONS.

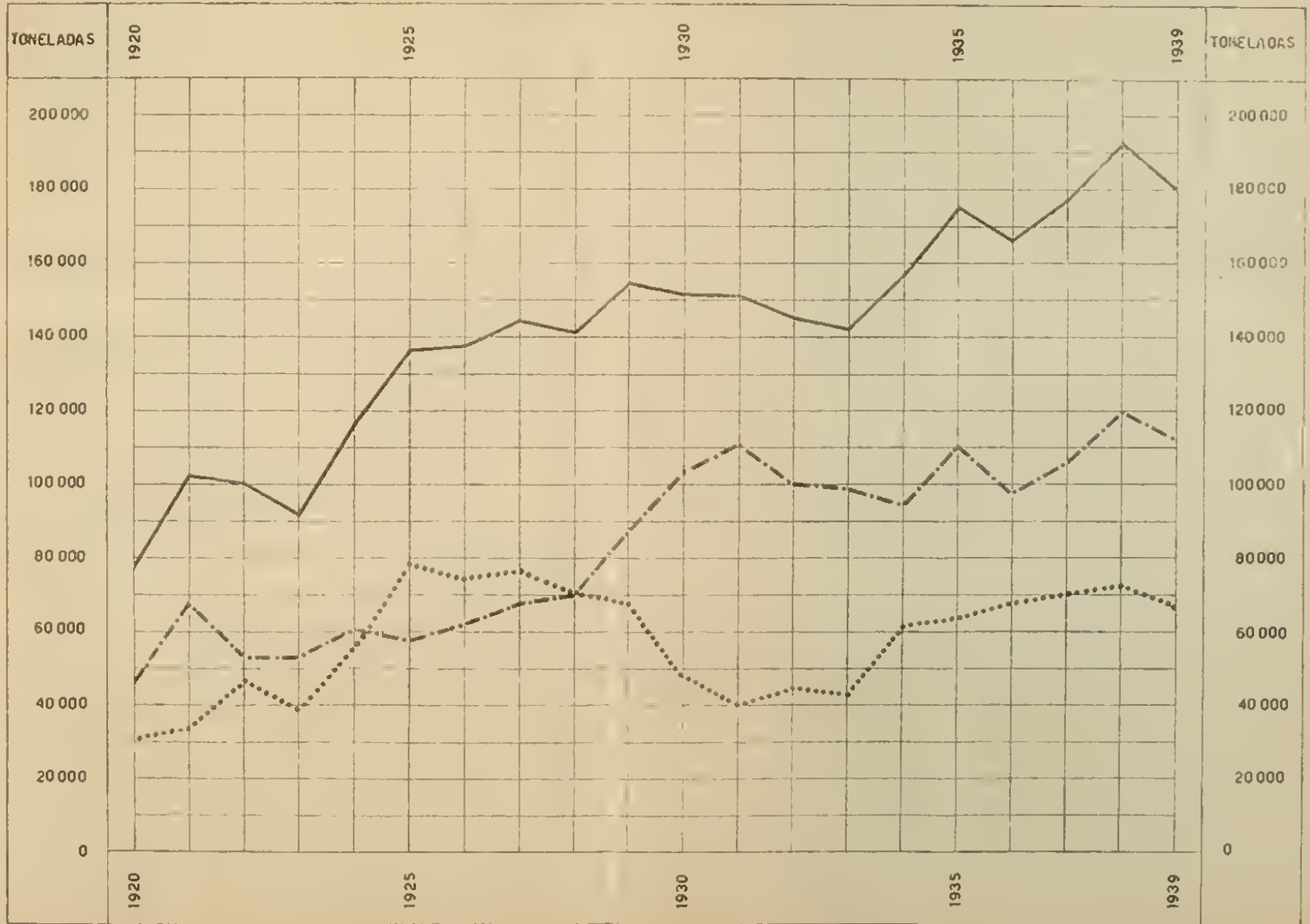


PORTO DE VITORIA

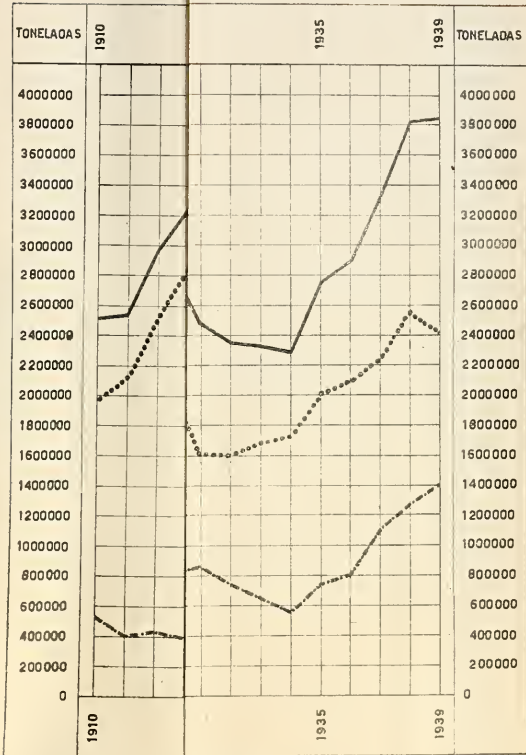
MOVIMENTO DE MERCADORIAS

IMPORTAÇÃO
 EXPORTAÇÃO
 MOVIMENTO TOTAL

10 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100
 MILHARES DE TONS.



MOVIMENTO TOTAL



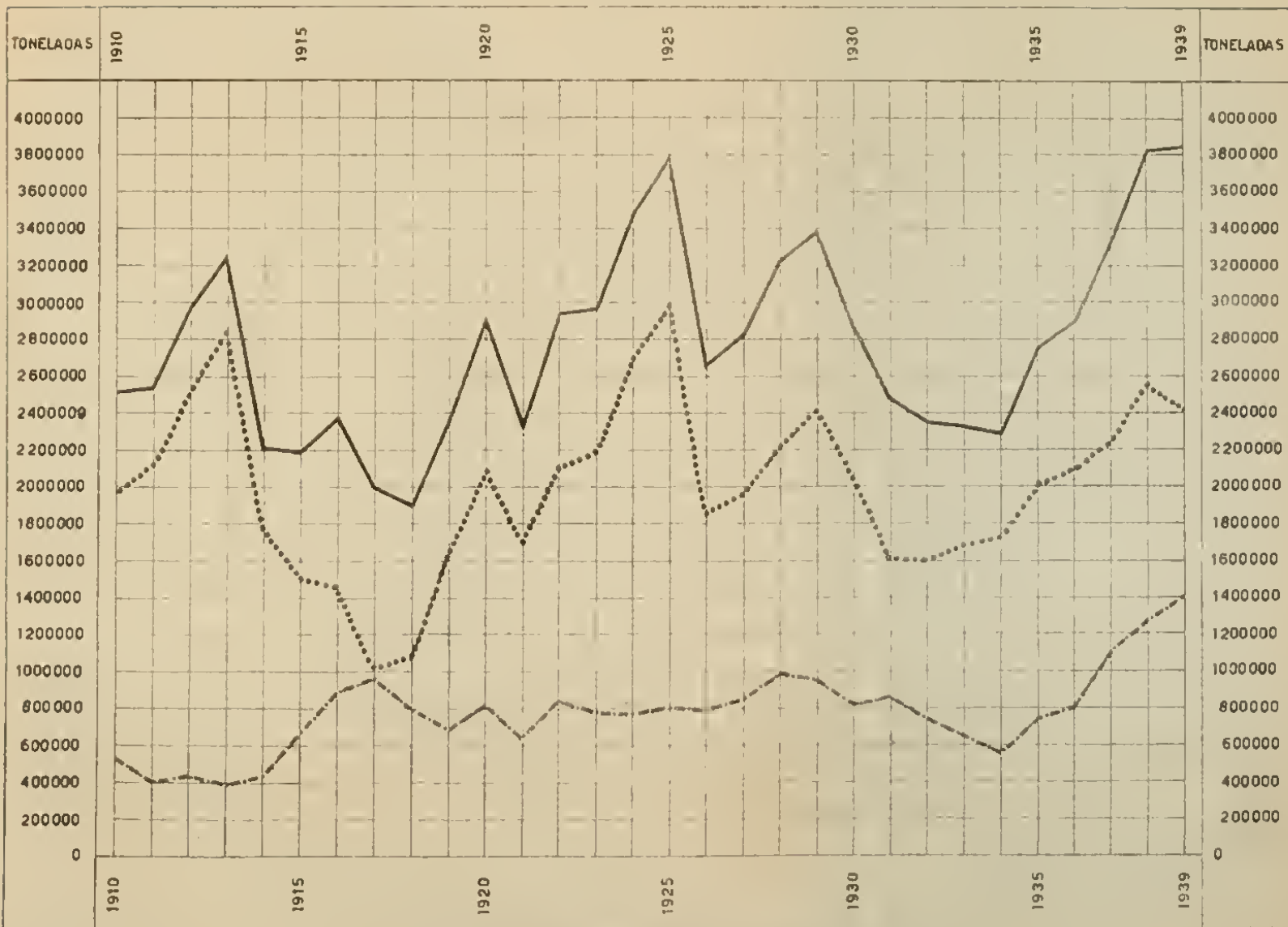
IMP NACIONAL

LHARES DE TONS.

PORTO DO RIO DE JANEIRO

MOVIMENTO DE MERCADORIAS

..... IMPORTAÇÃO - - - - - EXPORTAÇÃO _____ MOVIMENTO TOTAL



IMP. NACIONAL

ESCALA 0 200 400 600 800 1000 1200 1400 1600 1800 2000 MILHARES DE TONS

PORTO DE SANTOS
MOVIMENTO DE MERCADORIAS

..... IMPORTAÇÃO - - - - - EXPORTAÇÃO _____ MOVIMENTO TOTAL

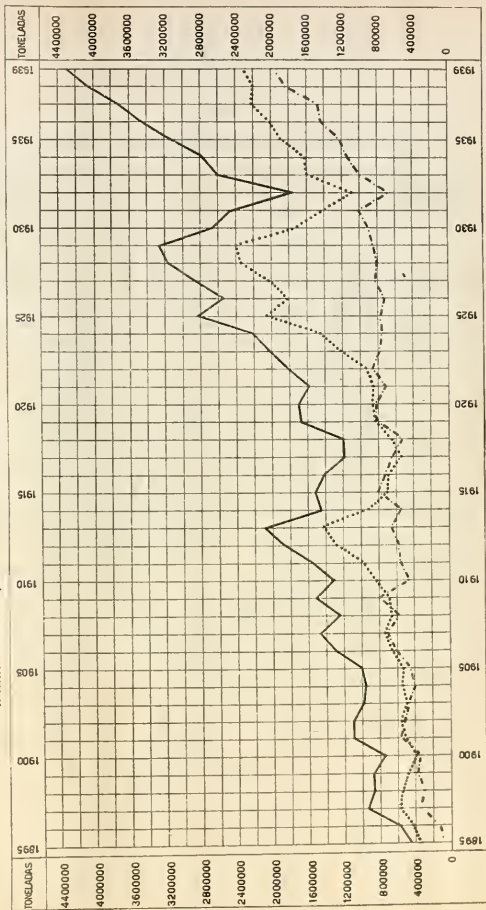
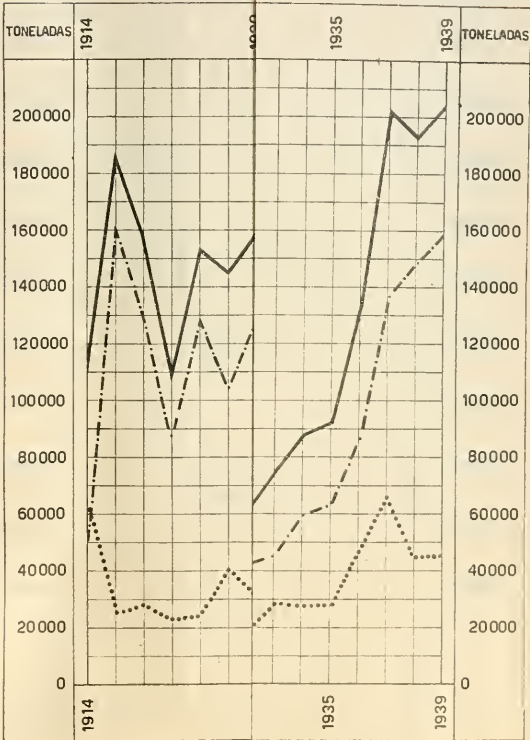


FIGURA 1. MOVIMENTO DE MERCADORIAS NO PORTO DE SANTOS

AS

..... IMPORT MOVIMIENTO TOTAL



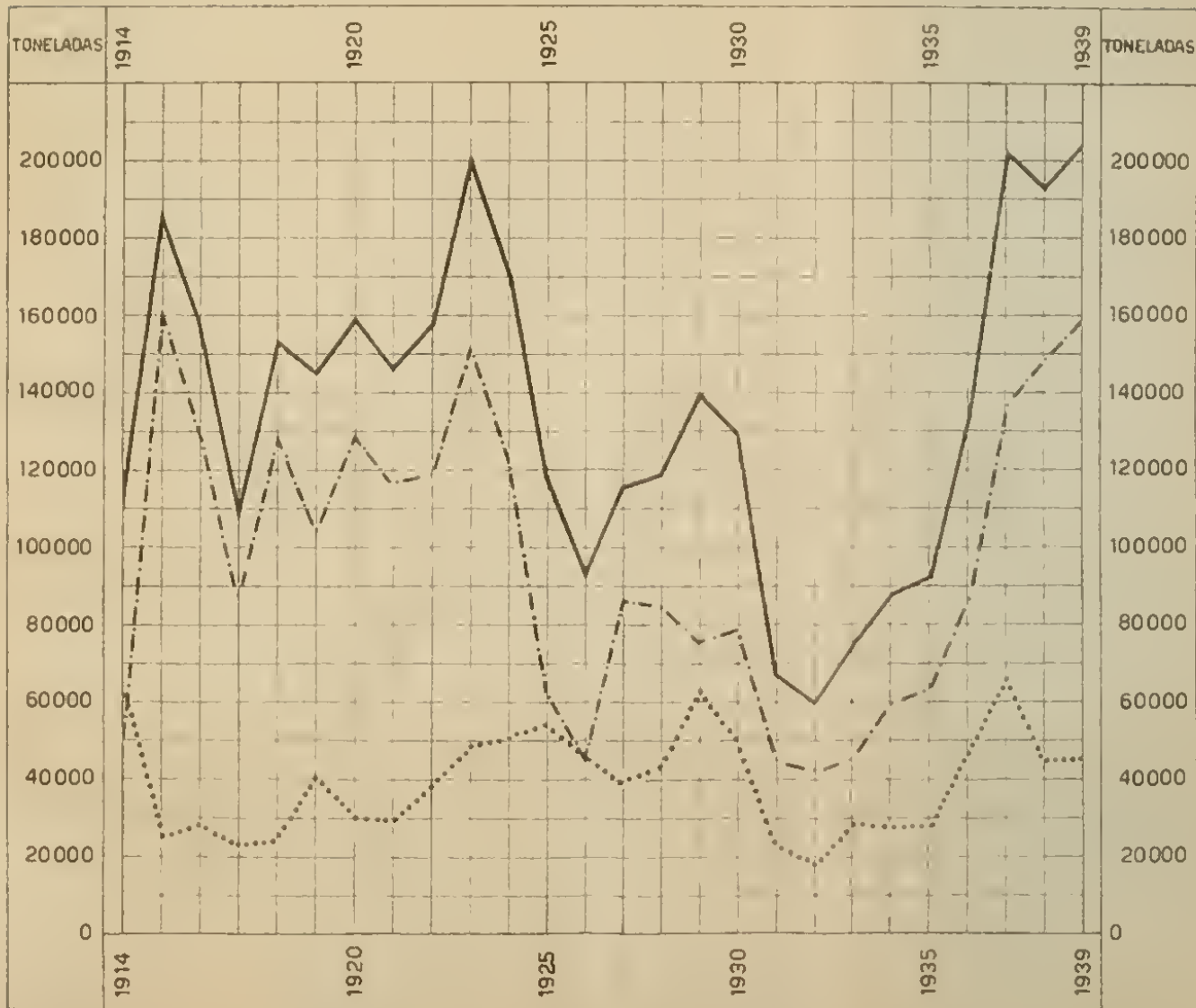
IMP NACIONAL

ESCALA EN TONS.

PORTO DE PARANAGUÁ

MOVIMENTO DE MERCAOORIAS

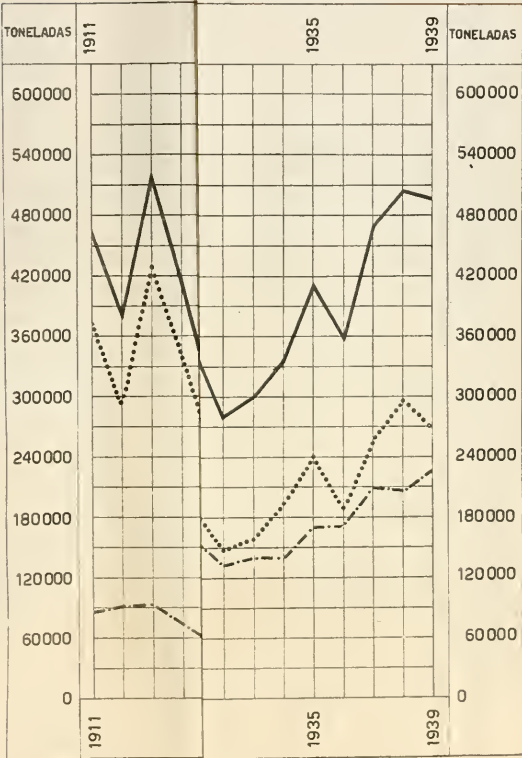
..... IMPORTAÇÃO - - - - - EXPORTAÇÃO ——— MOVIMENTO TOTAL



IMP. NACIONAL

10 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 MILHARES DE TONS

MOVIMENTO TOTAL



IMP. NACIONAL

VARES DE TONS.

PORTO DO RIO GRANDE

MOVIMENTO DE MERCADORIAS

IMPORTAÇÃO
 EXPORTAÇÃO
 MOVIMENTO TOTAL

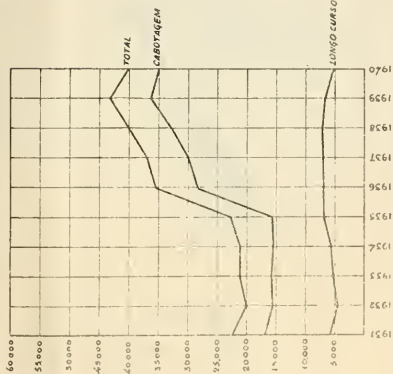


IMP. NACIONAL

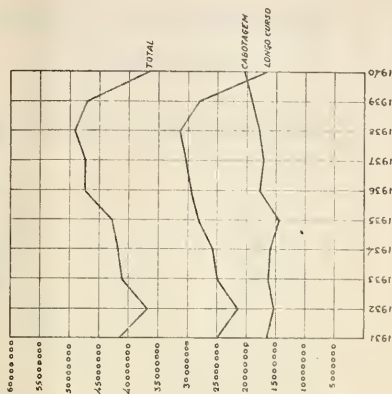
ESCALA
30
0
30
60
90
120
150
180
210
240
270
300
 MILHARES DE TONS

MOVIMENTO GERAL DE NAVIOS NOS PORTOS DO BRASIL DECENIO 1931 A 1940

NUMERO
MILHARES DE NAVIOS

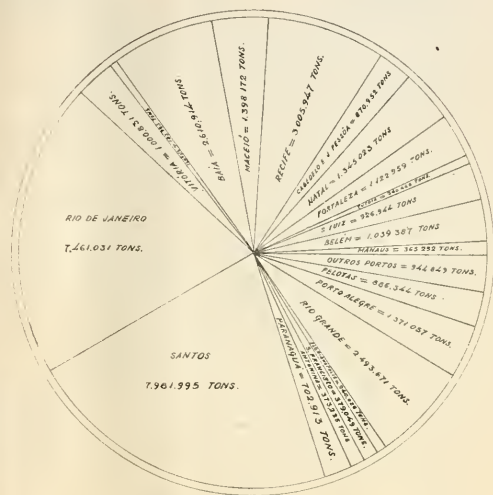


TONELAGEM
MILHÕES DE TONS.



MOVIMENTO GERAL DE EMBARCAÇÕES NOS PORTOS DO BRASIL

TOTAIS DA TONELAGEM DE REGISTRO EM 1940

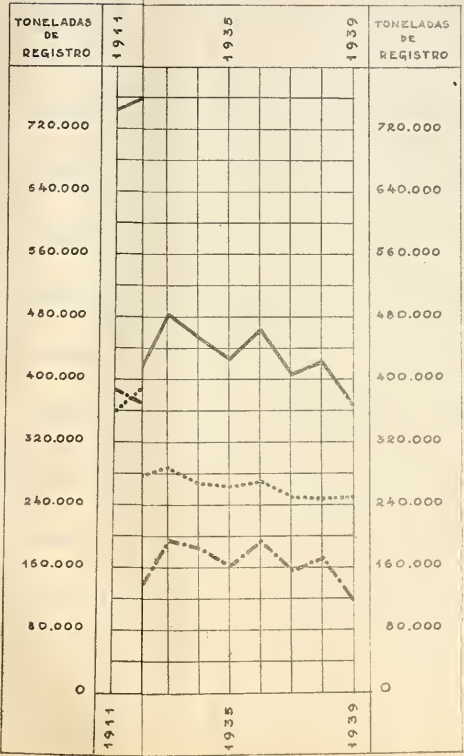


CLASSIFICAÇÃO EM "OUTROS PORTOS"

LUIZ CORREIA	ARACAJÚ	IMBITUBA
CAMOCIM	ANGRA DOS REIS	LAQUINA
ARACATI	ITAJAI	CORUMBÁ

MOVIMIENTO TOTAL

TONS.

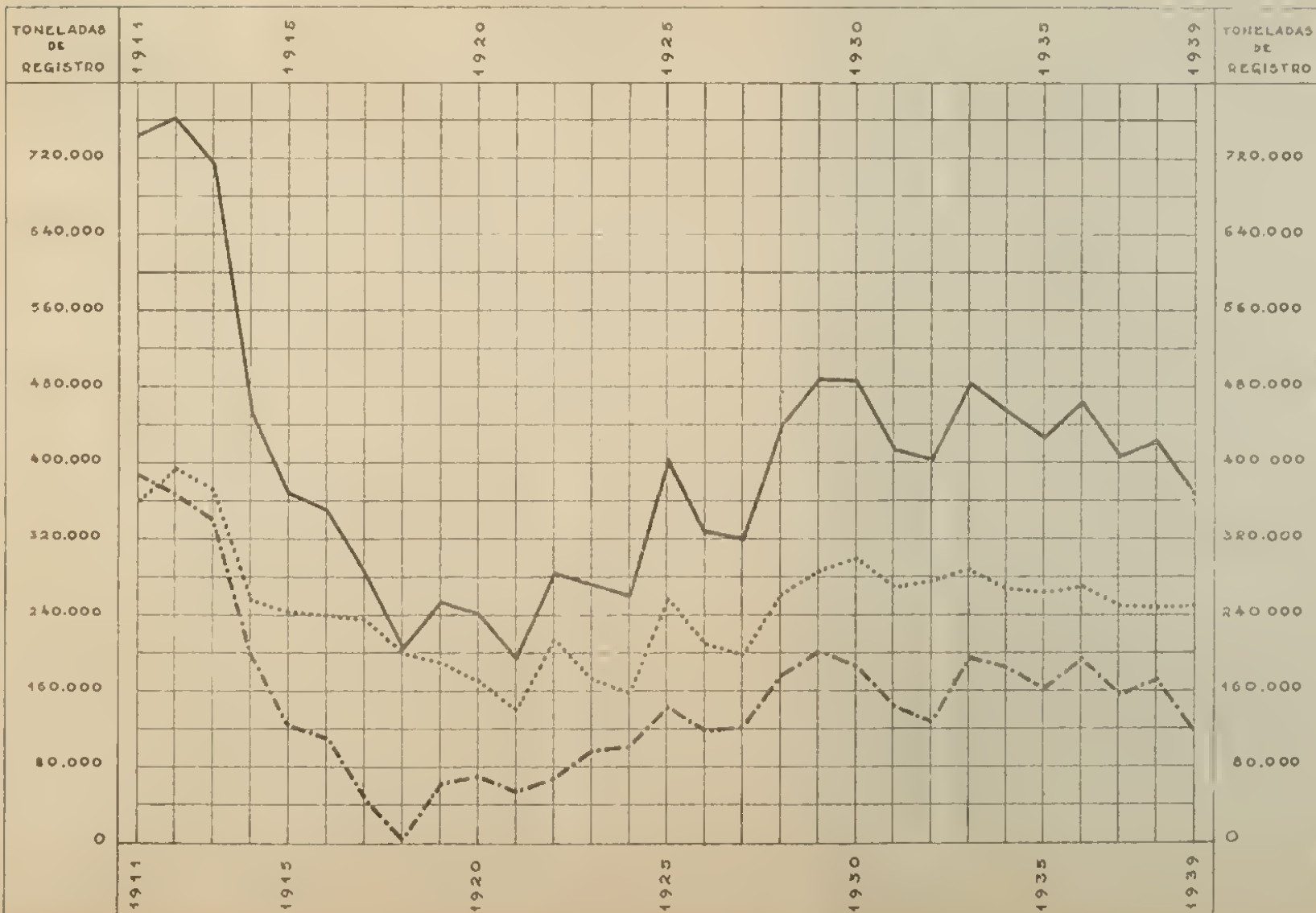


PORTO DE MANAUS

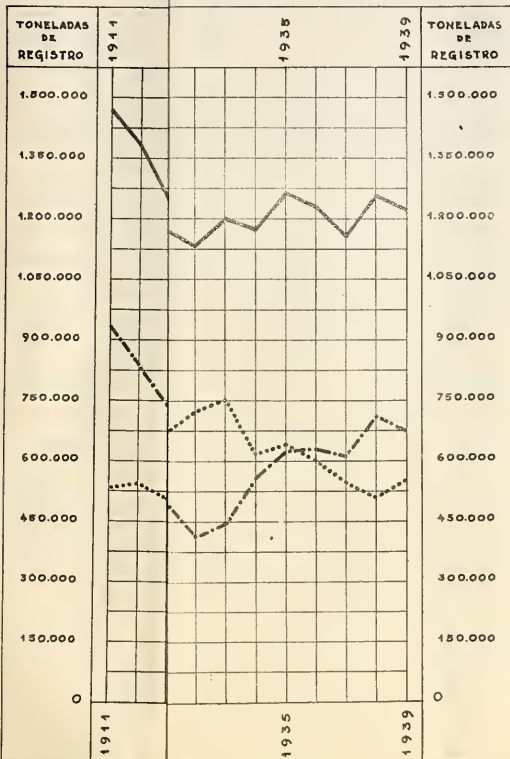
MOVIMENTO DE NAVIOS

----- LONGO CURSO CABOTAGEM ——— MOVIMENTO TOTAL

ESCALA  MILHARES DE TONS.



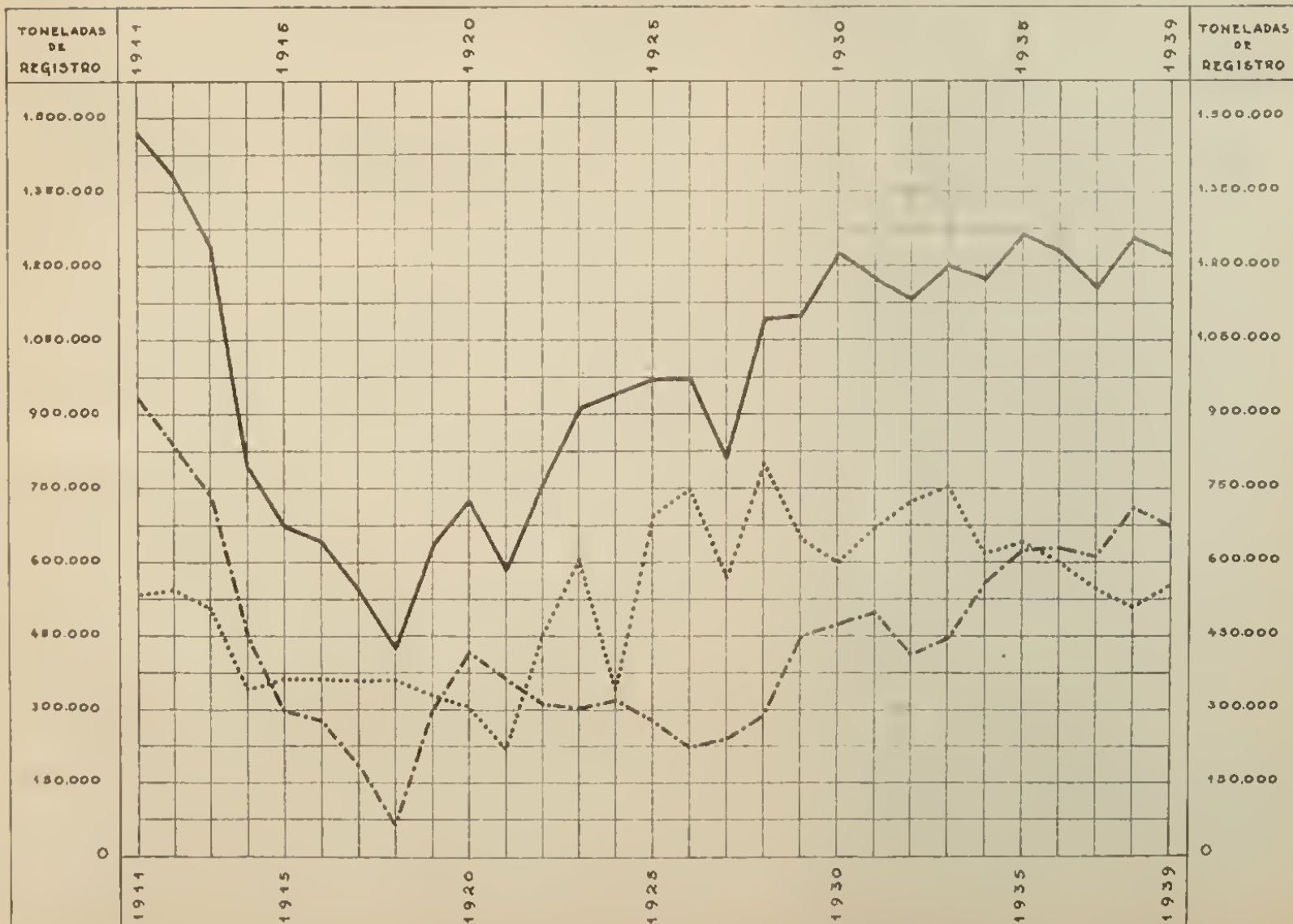
MOVIMIENTO TOTAL
RES DE TONS



PORTO DE BELÉM (PARÁ)

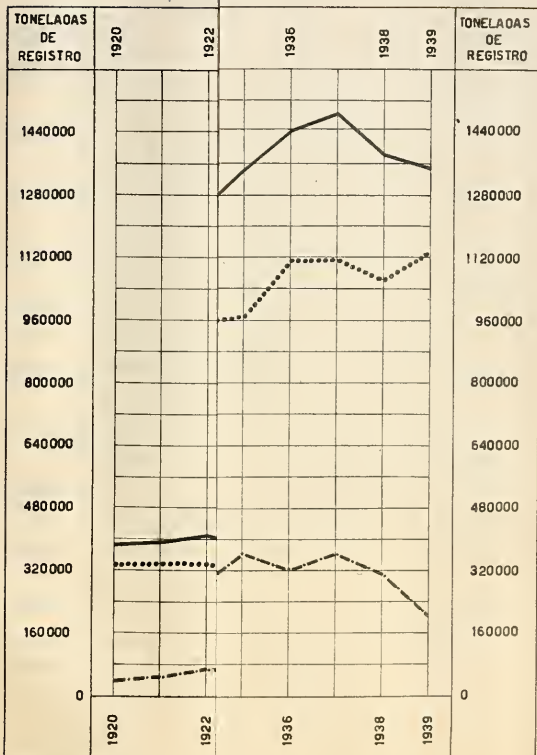
MOVIMENTO DE NAVIOS

- - - - - LONGO CURSO CABOTAÇÃO ——— MOVIMENTO TOTAL
 ESCALA 75 0 150 300 450 600 750 MILHARES DE TONS



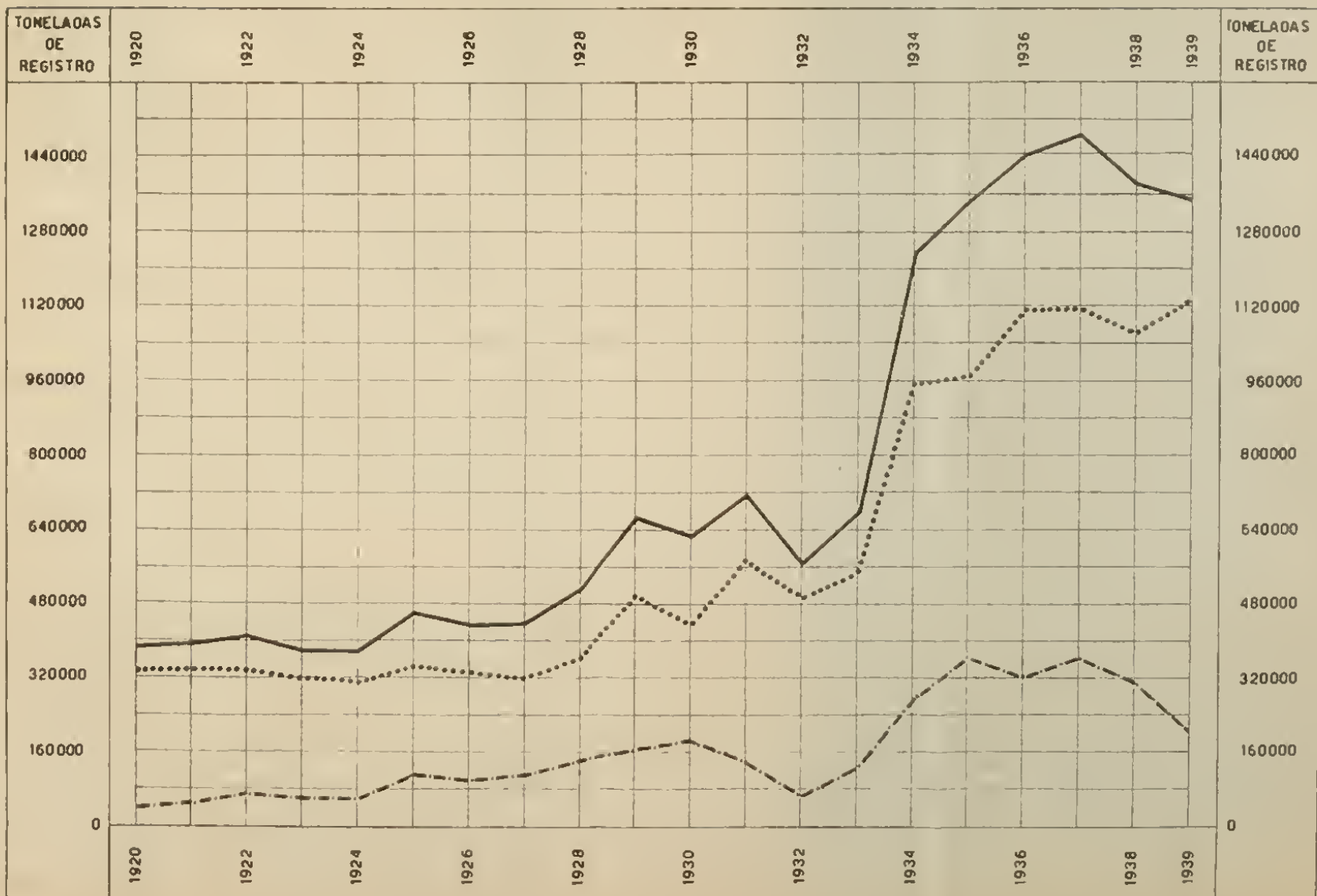
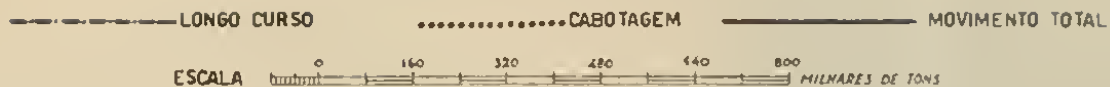
— MOVIMENTO TOTAL

DNS.



PORTO DE NATAL

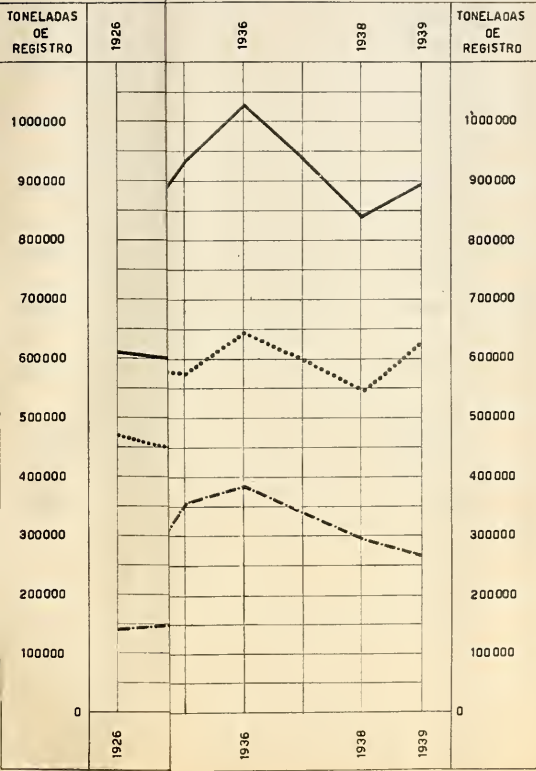
MOVIMENTO DE NAVIOS



0

MOVIMENTO TOTAL

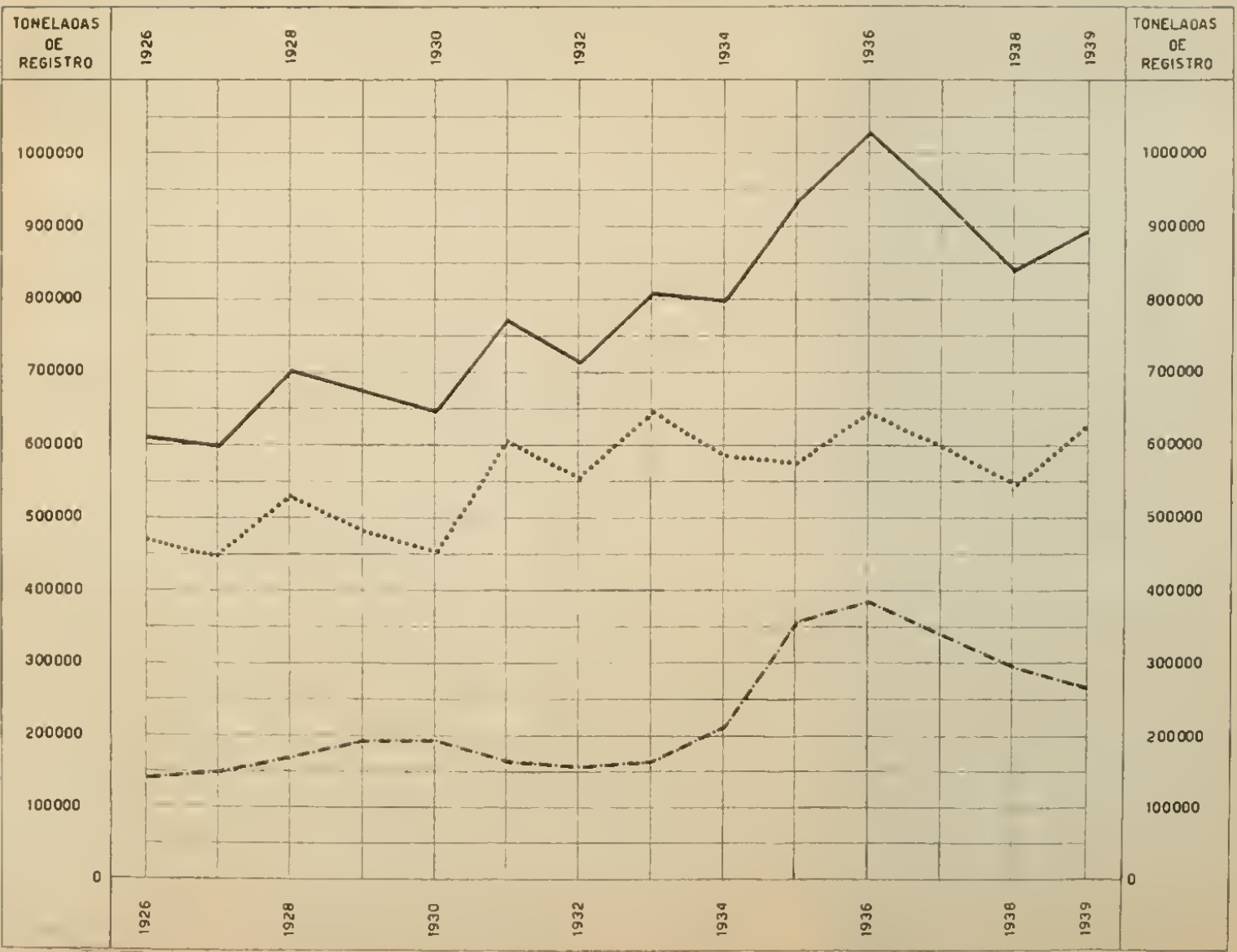
500
MILHARES DE TONS.



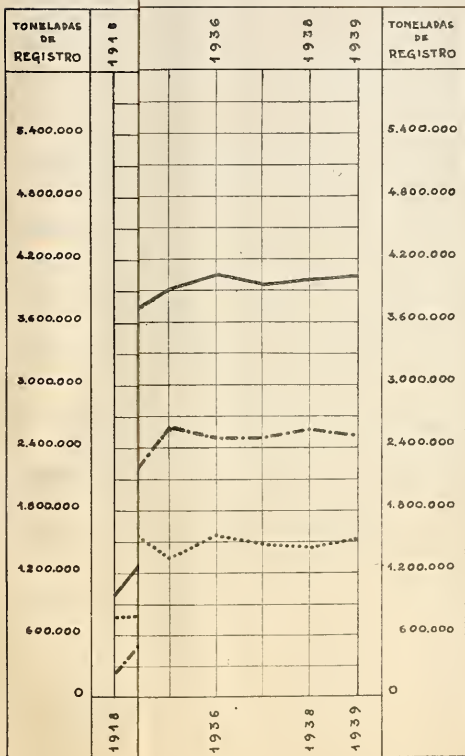
PORTO DE CABEDÊLO

MOVIMENTO DE NAVIOS

- - - - - LONGO CURSO CABOTAGEM ——— MOVIMENTO TOTAL
 ESCALA 50 0 50 100 150 200 250 300 350 400 450 500 MILHARES DE TONS



MOVIMIENTO TOTAL
 S DE TONS.

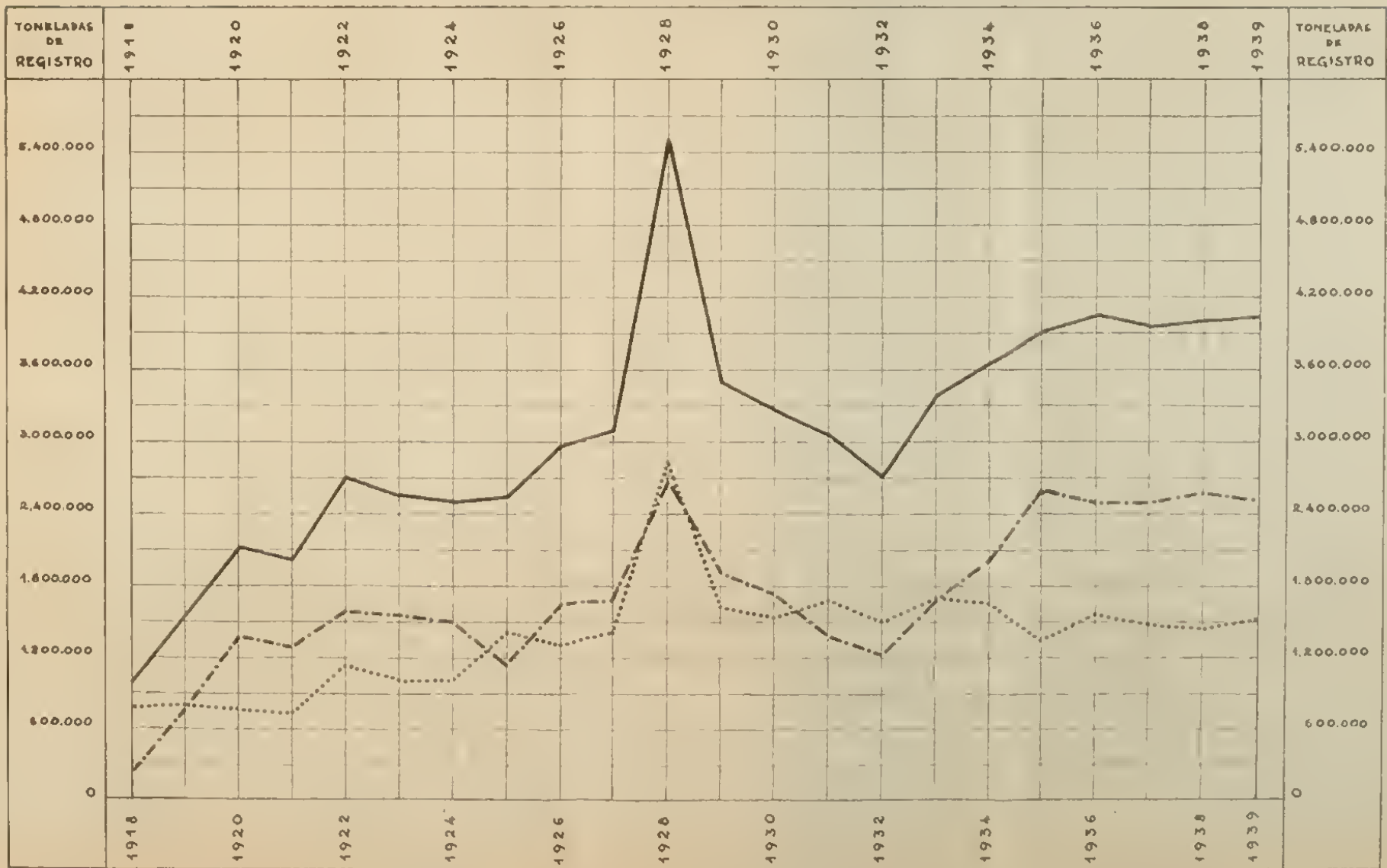


PORTO DO RECIFE

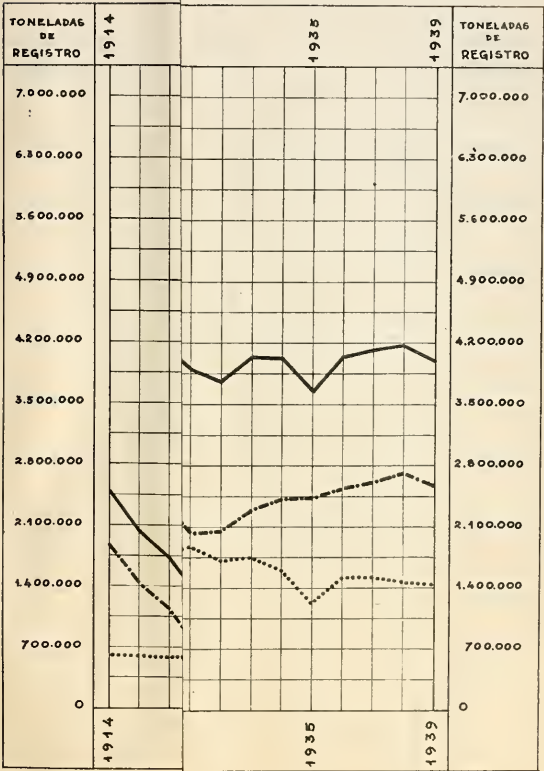
MOVIMENTO DE NAVIOS

LONGO CURSO
 CABOTAGEM
 MOVIMENTO TOTAL

ESCALA  DEZEMAS DE MILHARES DE TONS.



MOVIMENTO TOTAL
 3500
 MILHARES DE TONS.

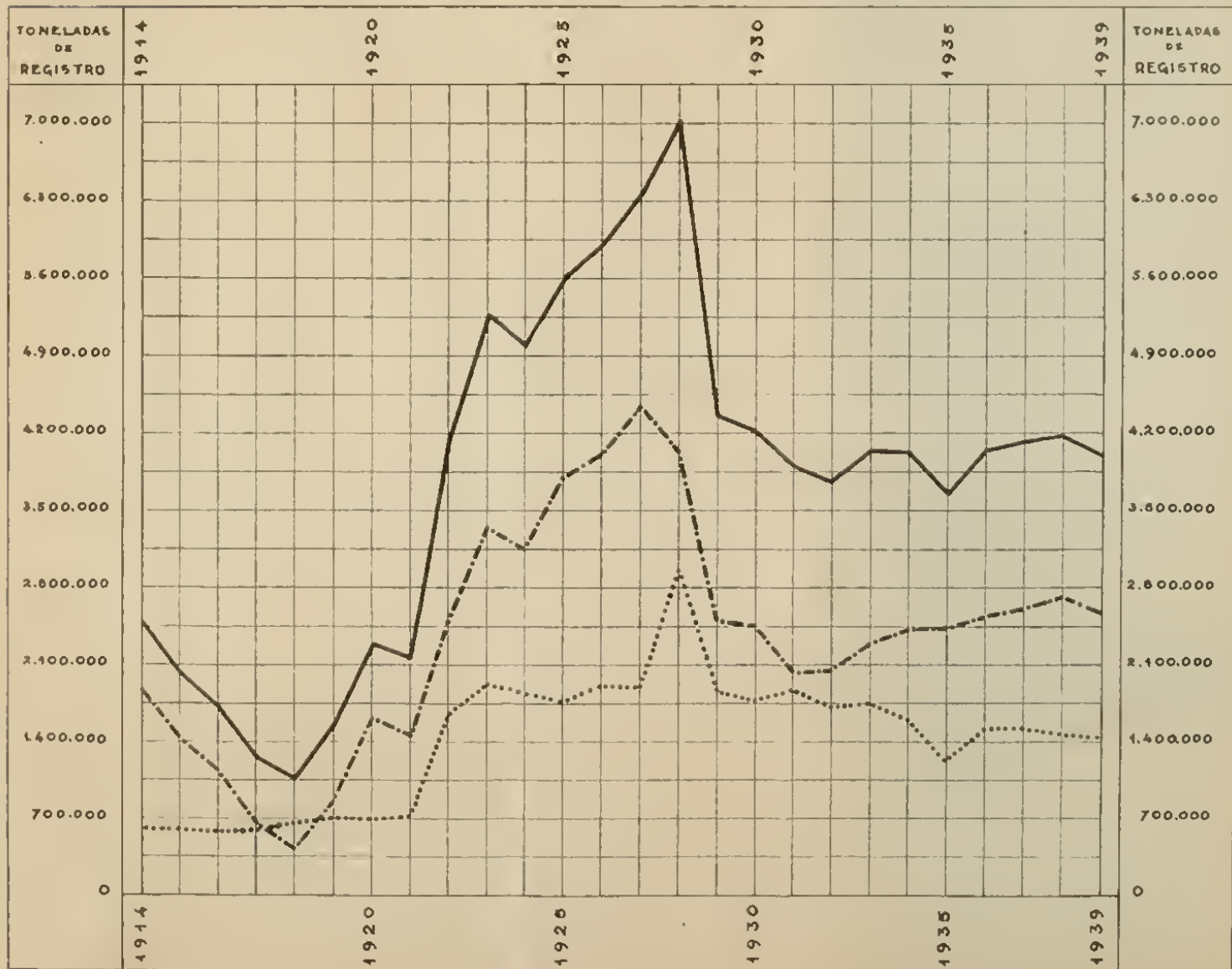


IMP. NACIONAL

PORTO DA BAÍA

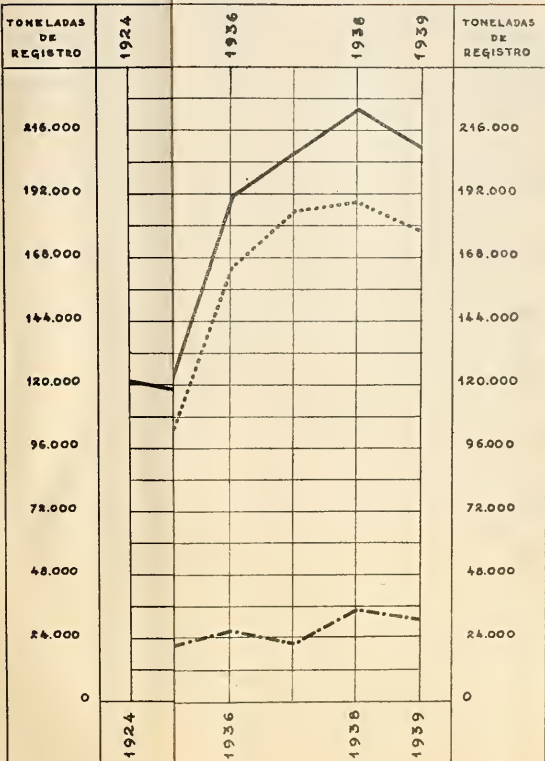
MOVIMENTO DE NAVIOS

- - - - - LONGO CURSO ······ CABOTAGEM ——— MOVIMENTO TOTAL
 ESCALA 0 700 1400 2100 2800 3500 MILHARES DE TONS.



MOVIMENTO TOTAL

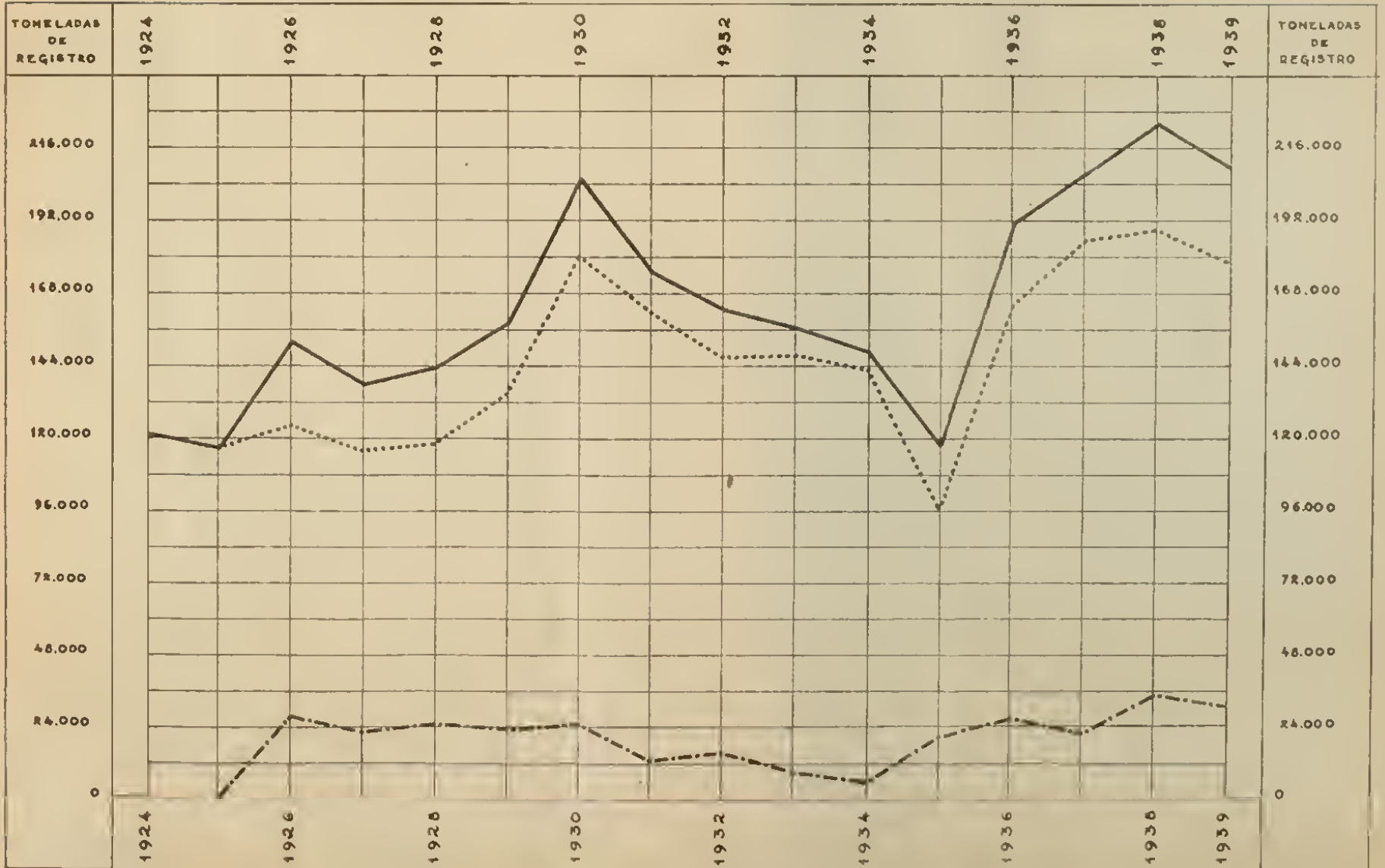
ETONS.



PORTO DE ILHÉUS

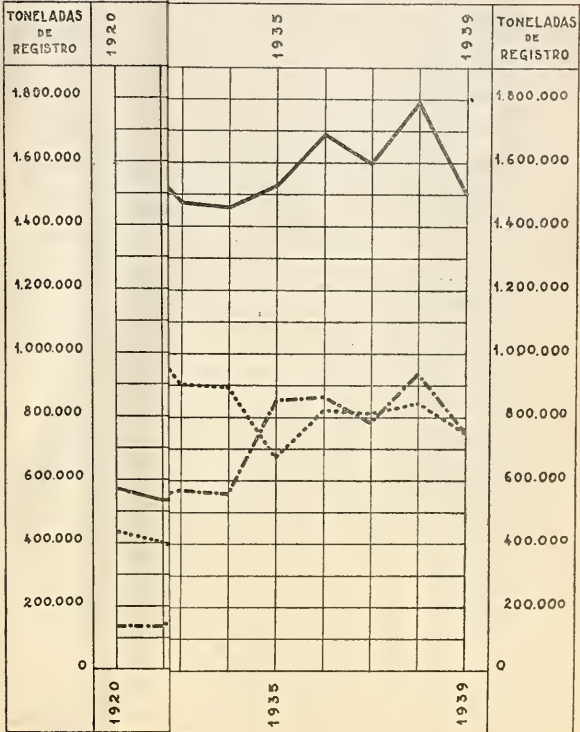
MOVIMENTO DE NAVIOS

- - - - - LONGO CURSO CABOTAGEM ——— MOVIMENTO TOTAL
 ESCALA 0 12 24 36 48 60 72 84 96 108 120 MILHARES DE TONS.



MOVIMIENTO TOTAL

ENAS DE MILKARES DE TONS.

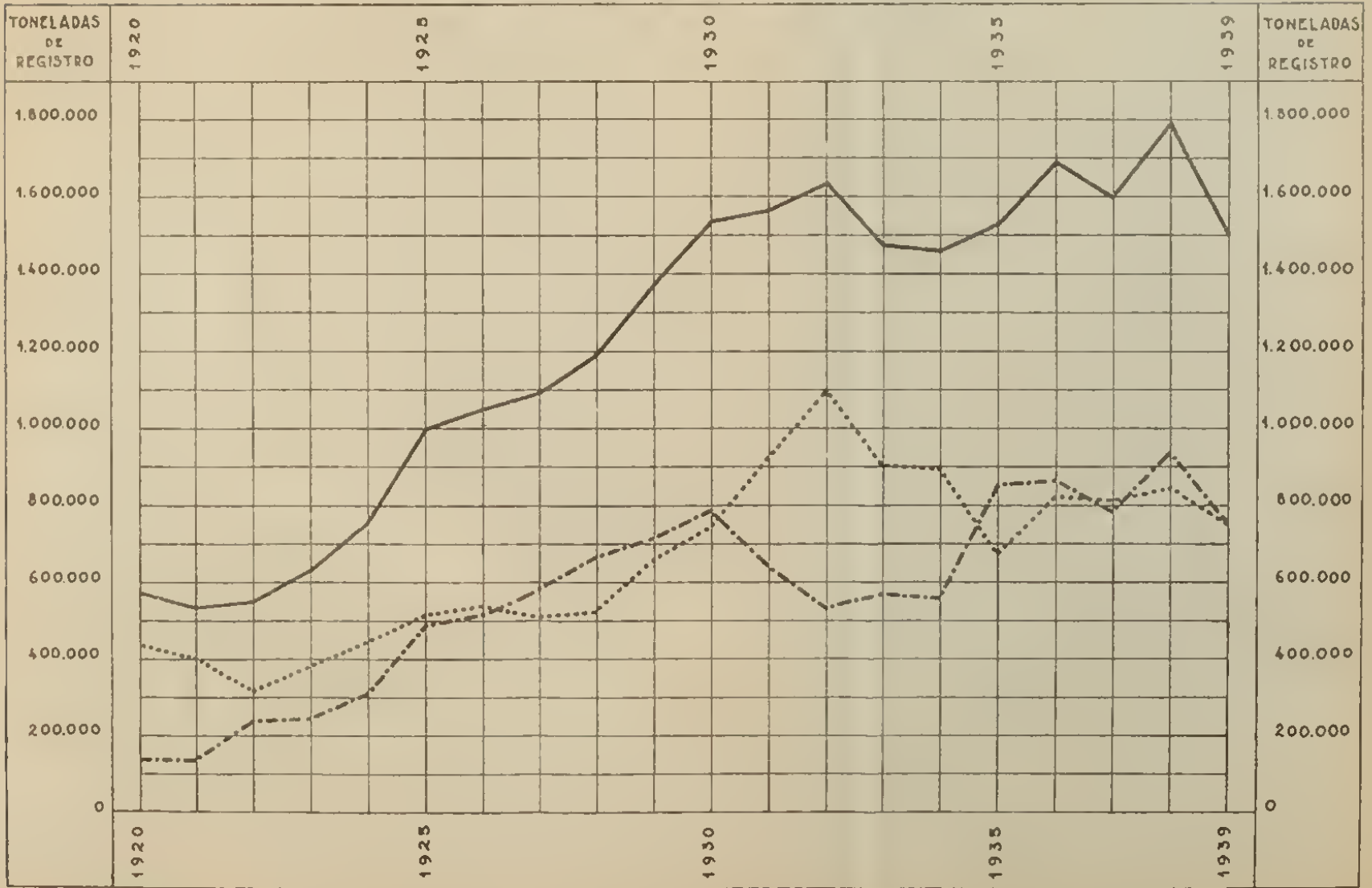


PORTO DE VITÓRIA

MOVIMENTO DE NAVIOS

LONGO CURSO
 CABOTAÇÃO
 MOVIMENTO TOTAL

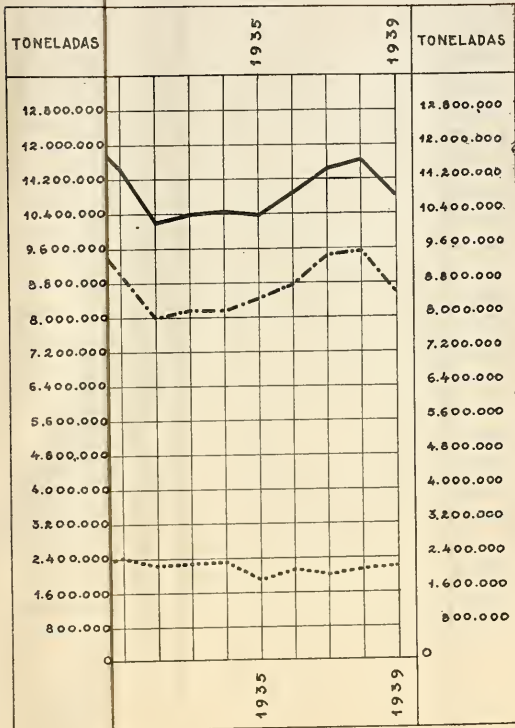
ESCALA  CENTENAS DE MILHARES DE TONS.



IRO

— MOVIMENTO TOTAL

TONS.



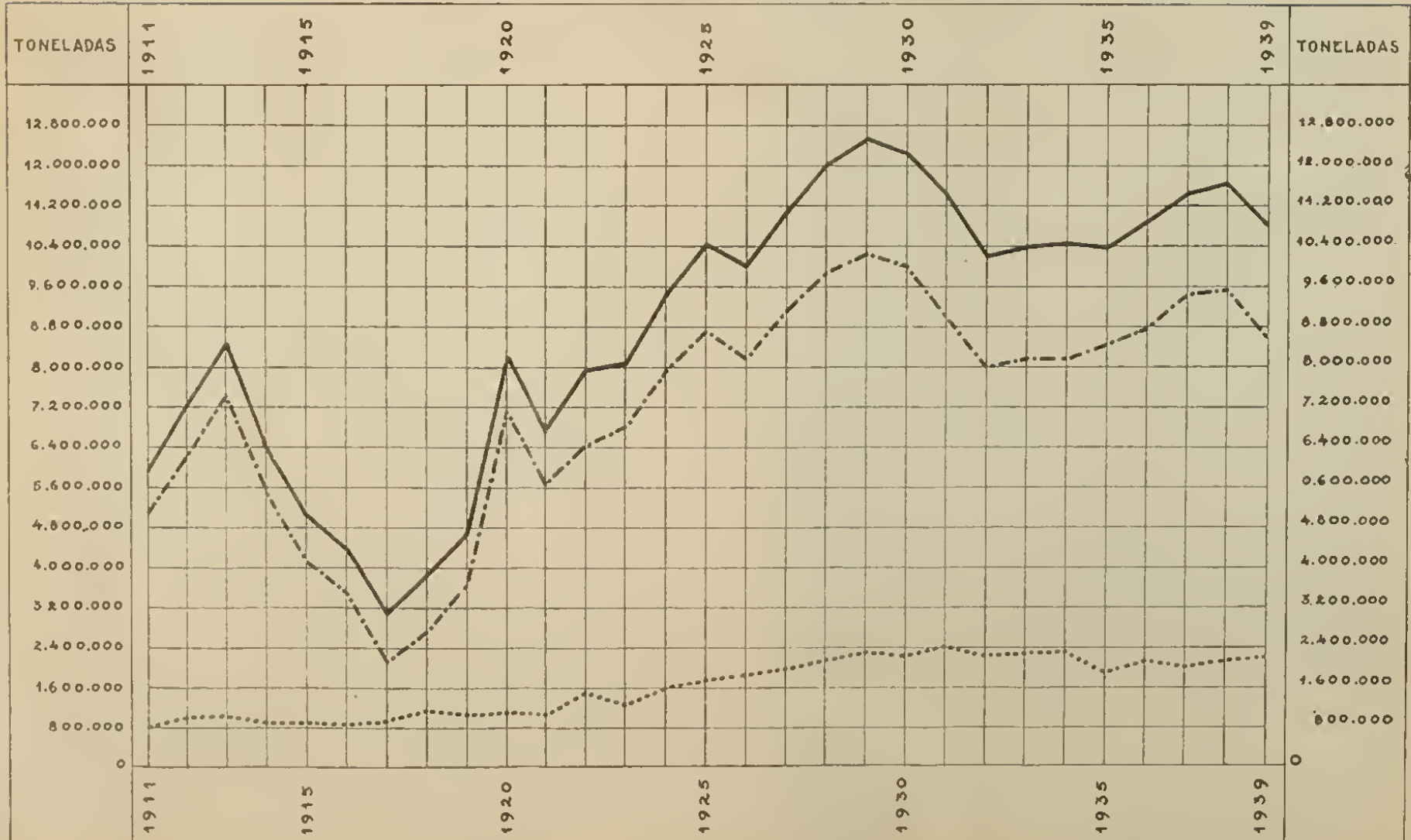
PORTO DO RIO DE JANEIRO

MOVIMENTO DE NAVIOS

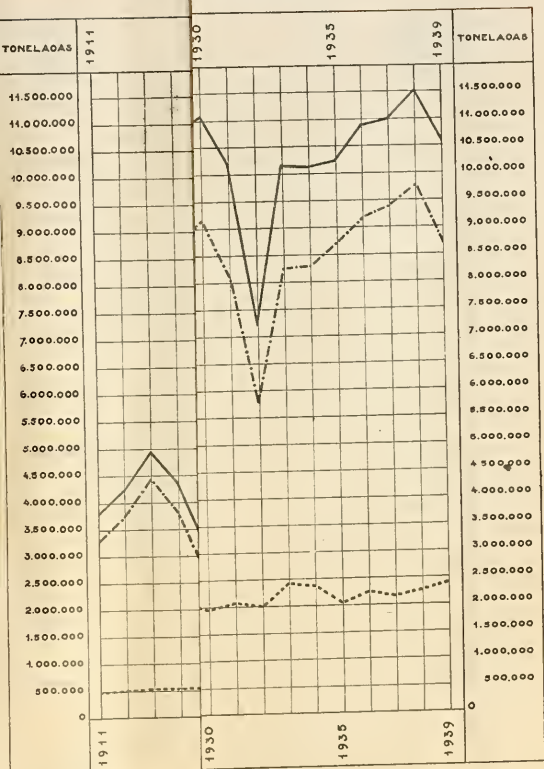
Tonelagem de registro

LONGO CURSO CABOTAGEM MOVIMENTO TOTAL

ESCALA 0 800 1600 2400 3200 4000 MILHARES DE TONS.



MOVIMENTO TOTAL

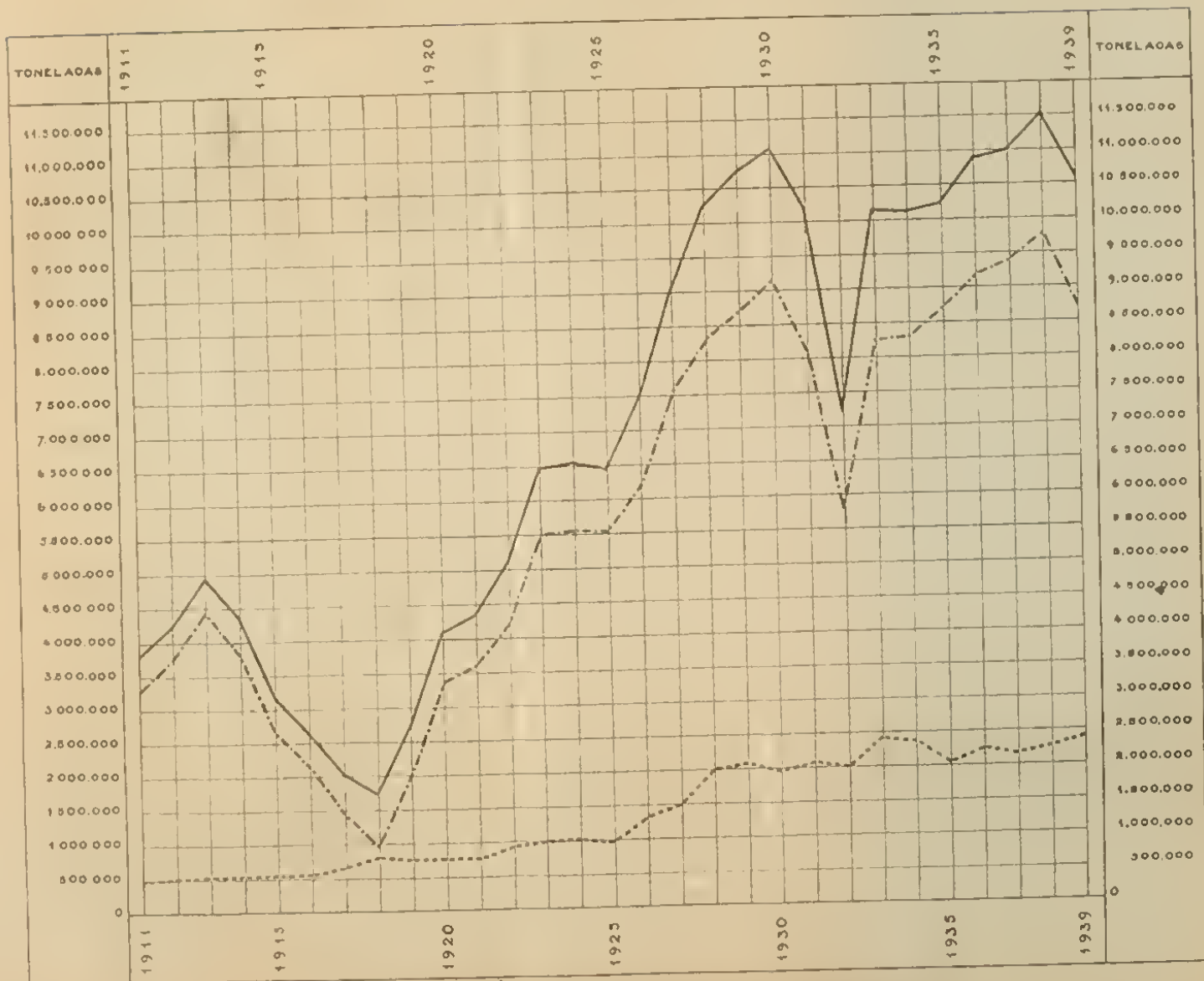


IMP NACIONAL

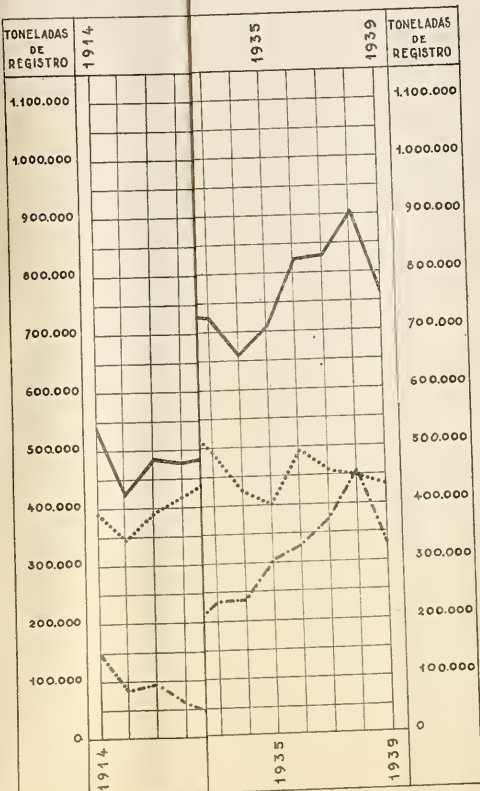
MILHÕES DE TONS.

PORTO DE SANTOS
 - Movimento de navios -
 TONELAGEM DE REGISTRO

--- LONGO CURSO - - - - - CABOTAGEM — MOVIMENTO TOTAL



MOVIMENTO TOTAL



IMP. NACIONAL

TONELADAS DE TONS.

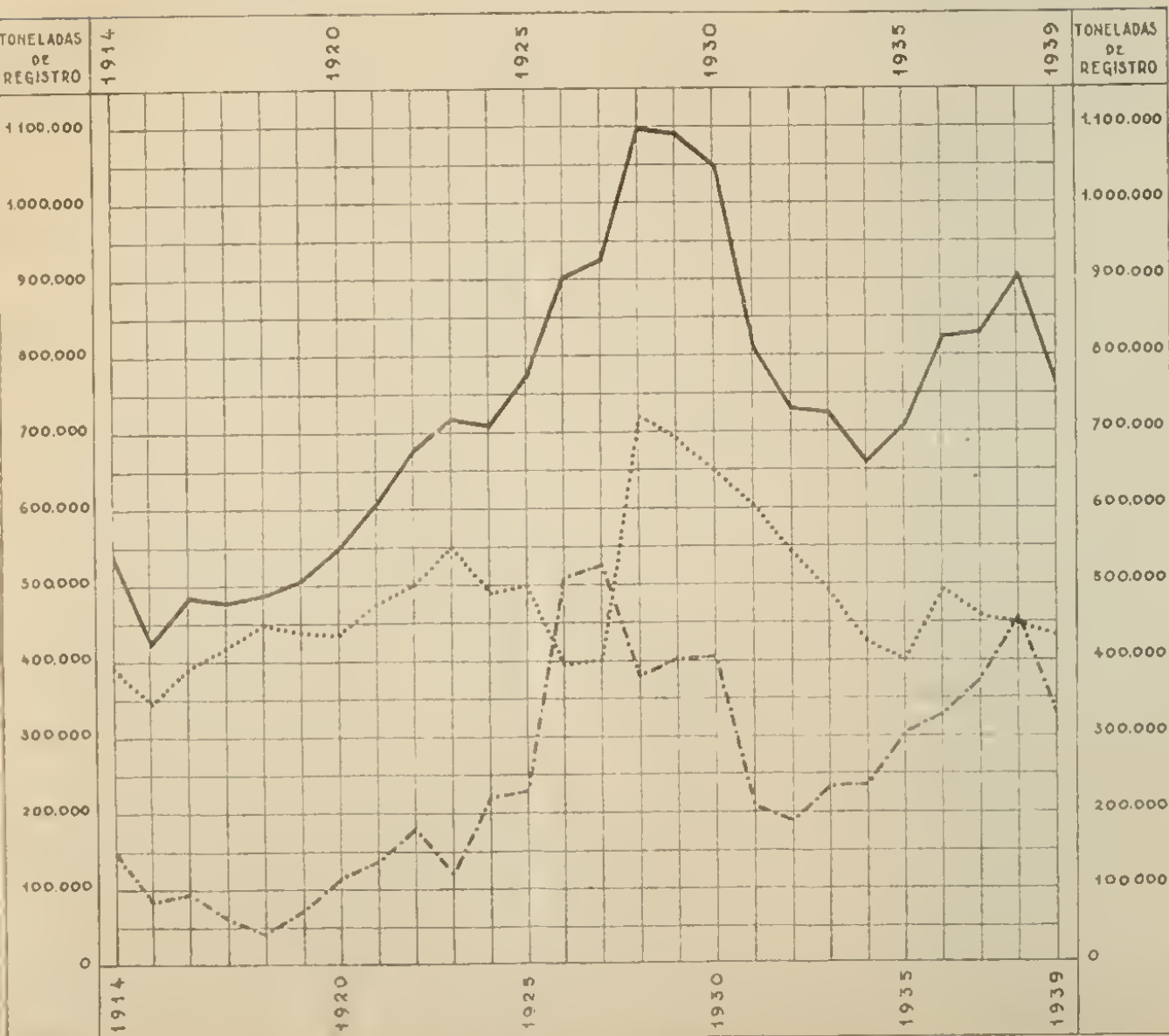
PORTO DE PARANAGUÁ

MOVIMENTO DE NAVIOS

----- LONGO CURSO

..... CABOTAGEM

————— MOVIMENTO TOTAL



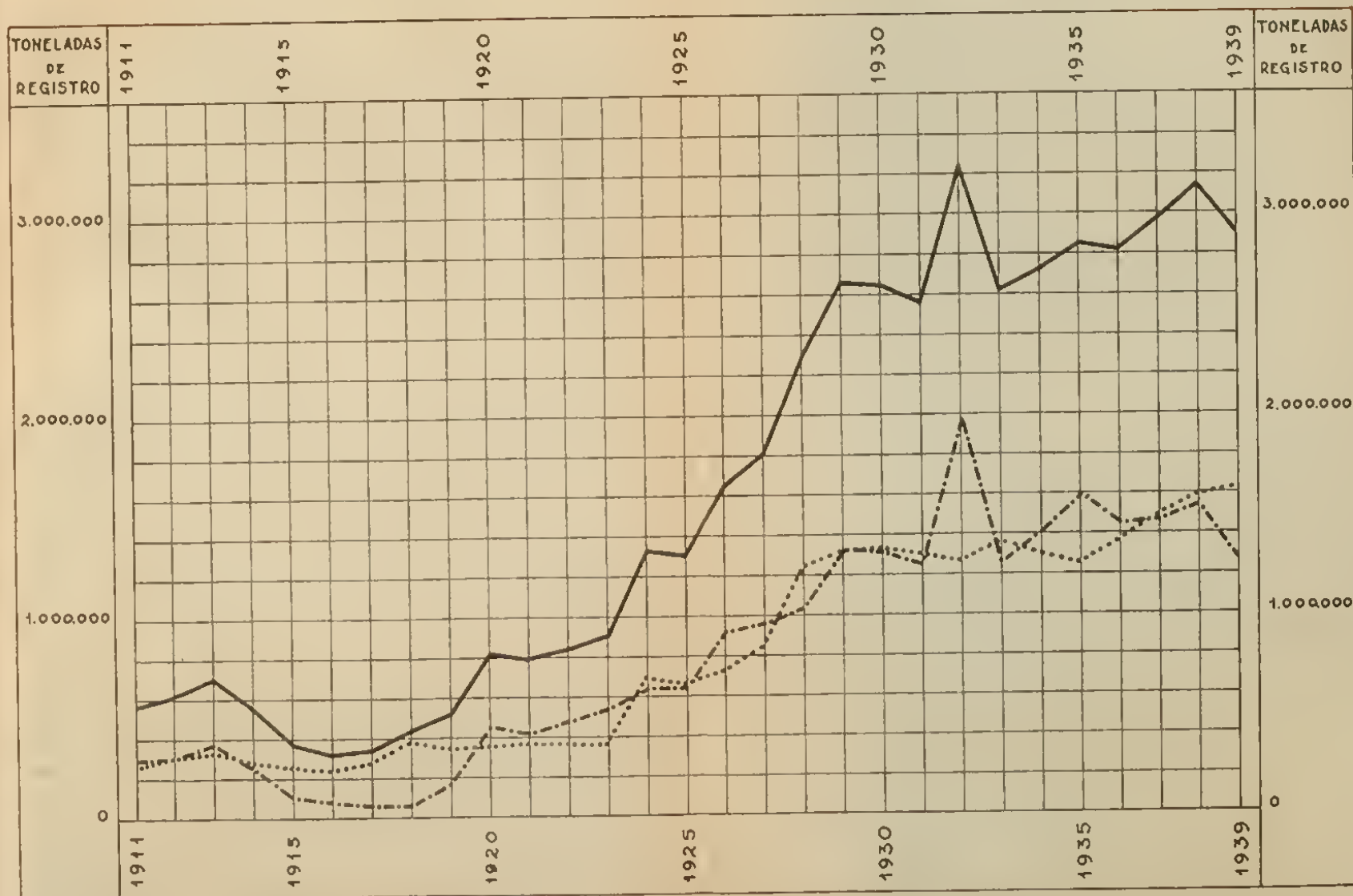
IMP. NACIONAL

ESCALA 50 0 50 100 150 200 250 300 350 400 450 500 MILHARES DE TONS


PORTO DO RIO GRANDE

MOVIMENTO DE NAVIOS

LONGO CURSO
 CABOTAGEM
 MOVIMENTO TOTAL



IMP. NACIONAL

ESCALA  MILHARES DE TONS.

1.^a PARTE

ESTUDO DO MOVIMENTO EM CONJUNTO DAS DIFERENTES COMPANHIAS FISCALIZADAS PELO GOVERNO

Será esta parte subdividida em três capítulos distintos :

- a) estudo das Companhias em 1939;
- b) estudo comparativo das Companhias durante o biênio 1938-39;
- c) estudo comparativo no decênio 1930-39.

a) ESTUDO DAS COMPANHIAS EM 1939

1) *Linhas navegáveis, viagens realizadas, sua duração em dias e milhas navegáveis:*

Durante o ano de 1939 foram trafegadas 105 linhas, sendo 48 contratuais, 8 extra-contratuais, 14 regulares, 11 diversas e 24 extraordinárias (*), tendo sido nelas realizadas 2.284 viagens e percorridas 4.532.349 milhas em 48.904 dias, linhas e viagens essas distribuídas, em cada uma das 17 Companhias estudadas pela 4.^a Divisão, da maneira exposta na 2.^a parte.

De um modo geral, entretanto, são as linhas de navegação, segundo a sua natureza, classificadas em linhas de longo curso, de grande e de pequena cabotagem, fluvial e lacustres, sendo que, em 1939, o tráfego foi o seguinte:

(*) As viagens, segundo a sua natureza, são classificadas em: contratuais, extra-contratuais, regulares, diversas e extraordinárias.

As duas primeiras denominações são aplicadas às Companhias ou Empresas com contrato com o Governo, sendo *contratuais* as viagens previstas nos contratos e *extra-contratuais* as que não o são.

As duas classificações seguintes aplicam-se às Companhias que não têm contrato com o Governo, gozando apenas os seus vapores das regalias de paquete, sendo *regulares* as viagens realizadas dentro dos programas estabelecidos pelas próprias Companhias e aprovados ou não pelo Governo e *diversas* as executadas fora desses programas.

Finalmente a denominação de *extraordinárias* aplica-se às duas espécies de Companhias, sendo como tal consideradas as viagens realizadas dentro dos programas estabelecidos (por força de contrato ou não), mas excedendo aos números estipulados.

	Viagens	Milhas
Linha de longo curso	116	829.127
Linhas de grande e pequena cabotagem ..	965	2.714.282
Linhas fluviais	1.166	973.811
Linhas lacustres	37	15.129
	<hr/>	<hr/>
	2.284	4.532.349

A seguir são apresentadas, por viagem redonda, as distâncias em milhas das linhas de navegação das 17 Companhias (linhas contractuais ou regulares) em tráfego durante o ano de 1939:

1 — *THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY*
(1911) *LTD.*

Linha do Madeira:

1.º trecho — de Belem a Manaus	1.850
2.º trecho — de Manaus a Santo António	1.340
— de Belem a Santo António (direta)	3.075

Linha do Oiapoque.

do porto de Chaves até Oiapoque	1.678
---	-------

Linha do Purús — Acre:

de Santarem a Boca do Acre	6.438
--------------------------------------	-------

Linha do Juruá:

de Manaus a João Pessoa	4.870
-----------------------------------	-------

Linha do Tapajoz:

de Belem a Itaituba	1.420
-------------------------------	-------

Linha Solimões — Javari:

de Belem a Remate dos Males	3.500
extensão até Iquitos	750
	<hr/>
	4.250

Linha do Rio Negro:

de Manaus a Santa Isabel	816
------------------------------------	-----

Linha do Rio Branco:

de Manaus a Caracará	1.080
--------------------------------	-------

Linha de Maués:

de Manaus a Maués	510
-----------------------------	-----

Linha do Rio Xingú .

de Breves a Vitória	836
-------------------------------	-----

2 — *NAVEGAÇÃO DO ALTO TAPAJÓZ*

Linha de Itaituba a Barra 625

3 — *NAVEGAÇÃO DOS AUTAZES*

Linha do Rio Autaz:

de Manaus a Castelo 650

4 — *EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ARAGUAIA TOCANTINS LTD.*

Linha Belem a São José do Araguaia 680

Linha São José do Araguaia a Baliza 2.204

Linha São José do Araguaia a Piabanha 1.000

5 — *EMPRESA DE NAVEGAÇÃO DOIS RIOS MAMORÉ E GUAPORÉ*

Linha do Guajará-Mirim a Vila Bela de Mato Grosso 1.530

6 — *EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SÃO LUIZ*

Linha do Mearim 554

Linha do Pindaré 160

Linha do Munim 140

Linha do Cajapió 140

Linha de Caxias a Pico 308

7 — *EMPRESA DE NAVEGAÇÃO FLUVIAL DO BAIXO-SÃO FRANCISCO*

Linha de Penedo a Piranhas 206

8 — *EMPRESA DE VIAÇÃO BAIANA DO S. FRANCISCO*

Linha Pirapora — Joazeiro 1.480

Linha Joazeiro — Bareriras 852

Linha Joazeiro — Formosa 826

Linha Joazeiro — Boa Vista 162

Linha Joazeiro — São José 960

9 — *NAVEGAÇÃO MINEIRA DO RIO SÃO FRANCISCO*

Linha Pirapora — Joazeiro 1.480

Linha Pirapora — Carinhonha 524

Linha Pirapora — Manga 462

Linha Pirapora — Paracatú 480

Linha Pirapora — Cavalo 262

10 — *LLOYD BRASILEIRO* — (*PATRIMÔNIO NACIONAL*)

Linhas de passageiros:

Linha da Europa	12.200
Linha Manaus — Buenos Aires	8.924
Linha Belem — Porto Alegre	6.840
Linha Belem — São Francisco	5.580
Linha Penedo — Laguna	3.440
Linha Rio — Laguna	1.150
Linha Lagoa Mirim	408
Linha Mato Grosso	3.300

Linhas de Cargas:

Linha de Nova York	11.251
Linha de Nova Orleans	12.700
Linha de Tutóia	4.640
Linha de Sergipe	2.000
Linha do Rio da Prata	2.574
Linha Recife — Porto Alegre	4.410

11 — *COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA*

Linha Pará — Rio Grande	6.200
Linha Sul — Norte (Porto Alegre — Cabedelo)	3.986
Linha Porto Alegre — Rio	2.140
Linha Imbituba — Rio	1.166

12 — *LLOYD NACIONAL SOCIEDADE ANÔNIMA*

Linha Porto Alegre — Cabedelo	4.550
Linha Antonina — Belem	5.366
Linha Porto Alegre — Recife	4.410
Linha Porto Alegre — Rio	2.140
Linha Rio — Ponta de Areia	916
Linha Imbituba — Rio	1.166
Linha Rio — São Mateus	780
Linha Rio — Vitória	540
Linha Rio — Itapemirim	450

13 — *COMPANHIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO*

Linha Santos — Belem	4.995
Linha Rio — Porto Alegre	2.140

14 — *COMPANHIA CARBÔNIFERA RIO GRANDENSE*

Linha Porto Alegre — Tutóia	5.565
Linha Porto Alegre — Cabedelo	4.319

15 — *EMPRESA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO HOEPCKE*

Linha Florianópolis — Rio de Janeiro	959
Linha Florianópolis — Laguna	120

16 — *ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA*

Linha Blumenau — Itajaí	71
-------------------------------	----

17 — *COMPANHIA DE VIAÇÃO SÃO PAULO-MATO GROSSO*

Linha Ivinheima — Brilhante	647
Linha Jupiá — Guaira	647
Linha Rio Pardo — Anhanduí	226

2) *Consumo* — As diferentes Companhias e Empresas consumiram, de combustíveis: — 435.586.812 quilos de carvão, 260.401.976 quilos de lenha, 107.225.639 quilos de óleo, 994.756 litros de lubrificantes e 48.796 quilos de estopa.

3) *Transportes* — Foram conduzidos 260.125 passageiros, sendo 139.713 em 1.^a classe, 18.121 em 2.^a e 102.291 em 3.^a, transportados (inclusive a carga a granel).

4) *Receitas*

a) de tráfego — As receitas de tráfego foram as seguintes: passageiros, 47.934:04586; cargas, 330.792:8918073; animais, 220:52985 e diversas, 28.519:0948856, num total de 403.466:5618029.

b) de subvenção — Pagou o Governo às 12 Companhias ou Empresas subvencionadas a quantia de 53.103:2548902, distribuídas do seguinte modo:

Companhias ou Empresas	Subvenção paga em 1939	Preço da milha
The Amazon River Steam Navigation Company	1.451:7638900	128931
Navegação do Alto Tapajoz	33.0008000	48800
Navegação dos Autazes	96:0008000	68153
Navegação Araguaia — Tocantins Ltda.	249:3068300	28959
Navegação dos rios Mamoré-Gua- poré	298:8608800	128800
Navegação São Luiz	330:4728800	88300
Empresa de Navegação do Baixo São Francisco	99:9968520	98335
Empresa Viação Baiana do São Francisco	375:3528000	18000

Navegação Mineira do São Francisco	264:952\$000	4\$000
Lloyd Brasileiro (p. Nacional) (1)	40.000:000\$000	—
		18\$548,387
Cia. Nacional de Navegação Costeira (2)	6.753:550\$582	5\$017,561
Cia. de Viação São Paulo-Mato Grosso	150:000\$000	5\$768
	53.103:254\$902	

5) *Renda bruta total* — A renda bruta total das 17 Companhias foi de 456.569:815\$931.

6) *Despesas de custeio* (3) — Foram de 295.090:980\$900. . .

7) *Saldo ou "deficit"* — As 17 Companhias reunidas tiveram um saldo no tráfego de 108.375:580\$129 e um saldo final de réis. 161.478:835\$031. Pelo anexo n. 1 tem-se o movimento geral das Companhias, durante o ano de 1939, mostrando como foram obtidos todos os valores mencionados anteriormente.

Esse movimento é apresentado resumidamente no anexo n. 2.

Em seguida, o anexo n. 3 dá os coeficientes de tráfego por viagem e por milha nesse mesmo ano.

b) ESTUDO COMPARATIVO DAS COMPANHIAS NO BIÊNIO 1938 — 1939

No anexo n. 4 é apresentado o movimento de tráfego durante o ano de 1938, em comparação com o de 1939, assinalando os aumentos ou diferenças verificados em quantidade em percentagem.

Por esse quadro se verifica que o movimento geral do tráfego melhorou bastante de 1938 para 1939.

Na verdade, embora tenha havido uma diminuição no número de viagens realizadas e conseqüentemente, nas milhas navegadas, todas as receitas crescentes bastante, verificando-se os seguintes aumentos:

(1) O Lloyd Brasileiro (Patrimônio Nacional) recebeu a importância de 40.000:000\$0, paga como auxílio, independentemente do número de milhas percorridas.

(2) A Companhia Nacional de Navegação Costeira tem dois preços de milha: o primeiro, de 18\$548,387 para a linha Rio Grande-Belem e o segundo, de 5\$017,561 para a linha Sul-Norte (Porto Alegre-Cabedelo).

(3) De acordo com as normas adotadas pela extinta Inspetoria Federal de Navegação e revigoradas por este Departamento, pela Circular n. 2.112, de . . de maio de 1935, foram consideradas como despesas de custeio tão somente as referentes às viagens dos vapores, tais como as de soldadas, alimentação, aguada, combustível, lubrificantes, estopa, despesas nos portos, taxas, impostos, etc., todas empenhadas pelo próprio navio, não sendo cimputadas as de administração, consertos de vulto no navio e outras, que são custeadas pelos saldos líquidos das viagens.

OTOS DO

tas e

	São Mateus	Vitória	São Francisco	Itajaí	Florianópolis	Imbituba	Laguna	Rio Grande	Pelotas	Porto Alegre
Belém	1812	1909	2514	2532	2559	2616	2632	2874	2901	3039
São	1522	1619	2224	2242	2269	2326	2342	2584	2611	2749
	1378	1475	2080	2098	2125	2182	2198	2440	2467	2605
	1348	1445	2050	2068	2095	2152	2168	2410	2437	2575
	1303	1400	2005	2023	2050	2107	2123	2365	2392	2530
	1134	1231	1836	1854	1881	1938	1954	2196	2223	2361
	1075	1172	1777	1795	1822	1879	1895	2137	2164	2302
	1046	1143	1748	1766	1793	1850	1866	2108	2135	2272
	1025	1122	1727	1745	1772	1829	1845	2087	2714	2252
	878	975	1580	1598	1625	1682	1698	1940	1967	2105
	802	899	1504	1522	1549	1606	1622	1864	1891	2029
	718	815	1420	1438	1465	1522	1438	1780	1807	1945
	604	703	1308	1326	1353	1410	1426	1668	1695	1833
	566	666	1271	1289	1316	1373	1380	1631	1658	1796
	512	615	1220	1238	1265	1322	1338	1580	1607	1745
	366	483	1088	1106	1133	1190	1206	1448	1475	1613
	262	369	974	992	1019	1076	1092	1334	1361	1499
	72	191	788	806	833	890	906	1148	1175	1313
	70	187	786	804	831	888	904	1146	1173	1311
OP	Mateus	1190	710	710	Florianópolis	57	73	356	383	521
					Imbituba		23	325	352	490
						Laguna		302	320	467
						Rio Grande			27	165
								Pelotas		150

Páa

TABELA DE DISTÂNCIAS ENTRE OS PORTOS DO BRASIL SERVIDOS POR LINHAS DE CABOTAGEM

(As distâncias são diretas e expressas em milhas de 1852m)

	São Lourenço	Tutóia	Amarração	Canoeiro	Fortaleza	Aracati	Aracati Branco	Aracati	Macé	Natal	Cabedelo	Recife	Maceió	Penedo	Aracaju	Salvador	Ilhéus	Caravelas	P. d'Ária	São Mateus	Vitória	Cabo Frio	Rio de Janeiro	Angra dos Reis	Parati	Ubatuba	Caraguatatuba	Vila Bela	São Sebastião	Santos	Iguape	Cananéia	Paranaguá	Antonina	São Francisco	Itajaí	Floresópolis	Imbituba	Laguna	Ilo Grande	Pelotas	Porto Alegre
Belém	370	445	498	530	687	748	804	826	946	1020	1094	1223	1297	1333	1480	1577	1740	1742	1812	1909	2100	2172	2234	2254	2276	2296	2290	2302	2308	2446	2476	2495	2597	2614	2532	2559	2616	2632	2874	2901	3050	
São Luiz	157	109	241	197	458	514	536	656	730	804	933	1007	1043	1100	1287	1450	1452	1522	1619	1810	1882	1944	1964	1986	2006	2009	2012	2076	2156	2186	2205	2217	2224	2242	2260	2486	2542	2584	2611	2749		
Tutóia	56	08	253	314	370	302	512	580	660	789	863	899	1046	1143	1300	1308	1378	1475	1666	1738	1800	1820	1842	1862	1865	1808	1932	2012	2042	2161	2174	2190	2098	2125	2182	2108	2440	2497	2605			
Amarração	60	224	281	340	362	482	550	630	759	833	899	1010	1113	1276	1278	1348	1445	1636	1708	1770	1790	1812	1832	1835	1838	1902	1982	2012	2131	2144	2170	2068	2095	2152	2168	2410	2457	2575				
Canoeiro	178	239	295	317	437	511	585	714	788	824	951	1068	1231	1233	1303	1400	1591	1663	1725	1745	1767	1787	1790	1793	1857	1937	1967	1986	1998	2065	2023	2050	2107	2123	2365	2392	2500					
Fortaleza	71	125	144	265	342	418	545	619	655	802	899	1062	1004	1134	1231	1422	1494	1556	1676	1608	1618	1621	1624	1688	1768	1798	1817	1829	1836	1854	1881	1938	1954	2196	2225	2361						
Aracati	52	91	209	273	357	486	560	596	743	840	1003	1005	1075	1172	1363	1435	1497	1617	1539	1550	1662	1565	1629	1709	1739	1758	1770	1777	1795	1822	1879	1895	2137	2164	2302							
Aracati Branco	40	180	254	328	457	531	567	714	811	974	976	1040	1143	1334	1406	1468	1488	1610	1530	1533	1506	1600	1680	1710	1729	1741	1748	1769	1793	1850	1896	2105	2135	2272								
Macé	150	233	307	436	510	541	693	790	953	955	1025	1122	1313	1385	1447	1467	1489	1509	1512	1515	1570	1659	1689	1708	1720	1727	1745	1772	1829	1846	2057	2114	2252									
Natal	86	160	289	363	399	546	643	806	808	878	975	1166	1238	1300	1320	1342	1362	1365	1368	1432	1512	1542	1561	1573	1590	1595	1625	1682	1698	1940	1967	2105										
Cabedelo	84	213	287	323	470	567	730	732	802	899	1090	1162	1224	1244	1266	1286	1289	1292	1336	1436	1466	1485	1497	1504	1522	1549	1606	1622	1634	1691	1707	1949										
Recife	120	203	289	386	483	605	648	718	815	1006	1078	1140	1160	1182	1202	1205	1208	1272	1352	1382	1401	1413	1420	1438	1465	1522	1498	1780	1807	1945												
Maceió	87	124	271	368	532	531	604	703	894	966	1028	1048	1070	1090	1093	1096	1169	1240	1270	1282	1301	1308	1326	1353	1410	1426	1665	1695	1833													
Penedo	81	220	327	494	496	586	666	857	929	991	1011	1033	1053	1050	1050	1123	1203	1233	1252	1264	1271	1289	1316	1373	1389	1631	1658	1795														
Aracaju	168	260	440	442	512	615	806	878	940	960	982	1002	1005	1008	1072	1152	1182	1201	1213	1220	1238	1265	1322	1338	1580	1607	1745															
Salvador	120	204	290	360	483	671	740	808	828	850	870	873	876	940	1020	1050	1060	1081	1088	1106	1133	1190	1206	1448	1475	1613																
Ilhéus	190	192	262	369	560	632	691	714	736	750	759	762	826	906	936	955	966	974	992	1010	1076	1092	1344	1361	1499																	
Caravelas	2	72	191	374	446	508	528	550	570	573	576	640	720	750	769	771	785	806	833	860	906	1118	1175	1313																		
P. d'Ária	70	189	372	444	506	526	548	568	571	574	638	718	748	767	779	786	804	811	888	904	1116	1173	1311																			
São Mateus	119	302	374	436	456	478	498	501	504	508	648	678	697	709	716	731	761	818	834	1076	1133	1211																				
Vitória	207	279	341	361	383	403	406	409	473	540	590	602	614	621	630	666	723	739	981	1008	1146																					
Cabo Frio	79	141	161	183	200	203	206	273	453	483	492	411	421	450	466	523	539	770	806	944																						
Rio de Janeiro	69	99	110	138	141	144	206	305	335	340	361	459	392	416	473	489	740	767	905																							
Angra dos Reis	26	63	73	70	70	144	237	267	266	298	308	335	365	422	438	796	123	861																								
Parati	49	69	72	75	140	233	263	282	294	304	331	361	418	444	602	719	857																									
Ubatuba	31	34	37	100	205	235	247	259	269	296	326	373	390	662	659	827																										
Caraguatatuba	3	6	70	165	198	211	226	238	265	293	350	395	634	661	799																											
Vila Bela	3	67	165	195	211	223	235	263	293	347	383	631	658	795																												
São Sebastião	61	102	102	208	220	232	262	290	347	383	631	658	795																													
Santos	121	161	167	179	191	223	256	313	329	596	623	761																														
Iguape	30	86	98	121	157	183	250	268	545	572	710																															
Cananéia	59	68	91	127	163	220	230	515	542	680																																
Paranaguá	12	65	105	141	201	217	498	523	661																																	
Antonina	57	117	156	213	229	598	625	673																																		
São Francisco	60	100	157	173	453	480	615																																			
Itajaí	60	107	123	405	432	570																																				
Floresópolis	57	73	366	383	621																																					
Imbituba	23	325	352	490																																						
Laguna	30	329	467																																							
Ilo Grande	27	165																																								
Pelotas	160																																									

OBSERVAÇÃO — As distâncias, exceto as das colunas correspondentes aos portos de Ponta d'Ária, São Mateus, Imbituba e Laguna, são as que constam do Roteiro do Lloyd Brasileiro, publicado em 1922. As demais distâncias foram fornecidas pela Companhia Nacional de Navegação Costeira ou por medição na carta do Almirante Inglês.

passageiros, 2.324:091\$800 (5,6 %), cargas, 28.141:192\$379 (9,3%), animais, 43:725\$600 (24,7 %) e diversas, 862:366\$557 (3,1 %).

Dai resultou um acréscimo de 31.371:376\$336 (8,4 %) na receita total e, como tambem tenham crescido as quotas de subvenção de 186:706\$572 (0,3 %), a renda bruta total subiu de 31.558:082\$908 (7,4 %).

Finalmente, o saldo de tráfego apresentou um aumento de..... 20.213:725\$556 (22,9 %) e o saldo final de 20.400:432\$128 (14,5 %).

c) Estudo comparativo no decênio 1930 — 1939.

O estudo do decênio 1930-1939 está todo ele perfeitamente definido no anexo n. 5, onde se tem, em um só quadro, o movimento geral do tráfego de todas as Empresas ou Companhias nesses 10 anos.

Por ele se observa a melhora que se vem processando de ano para ano, na navegação do País.

São ainda apresentados mais 5 anexos, representando:

Anexo n. 6 — Movimento geral do tráfego: número de viagens realizadas, dias de viagem e milhas navegadas.

Anexo n. 7 — Movimento de transportes: número de passageiros e carga (número de volumes e peso em quilos).

Anexo n. 8 — Receitas do tráfego: de passageiros, de cargas, de animais e de diversas.

Anexo n. 9. — Receita geral: renda bruta total, renda total do tráfego e quotas de subvenção.

Anexo n. 10 — Saldo final: renda bruta total, despesas de custeio e renda líquida.

2.^a PARTE

ESTUDO DE CADA COMPANHIA EM SEPARADO

Referentes ao ano de 1939, foram estudadas 17 Companhias:

- 1) The Amazon River Steam Navigation Co. (1911) Ltd.
 - 2) Navegação do Alto Tapajoz.
 - 3) Navegação dos Autazes.
 - 4) Empresa de Navegação Araguaia-Tocantins Ltda.
 - 5) Empresa de Navegação dos Rios Mamoré-Guaropé.
 - 6) Empresa de Navegação São Luiz.
 - 7) Empresa de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco.
 - 8) Empresa de Viação Baiana do São Francisco.
 - 9) Navegação Mineira do São Francisco.
 - 10) Lloyd Brasileiro (Patrimônio Nacional).
 - 11) Companhia Nacional de Navegação Costeira.
 - 12) Lloyd Nacional Sociedade Anônima.
 - 13) Companhia Comércio e Navegação.
 - 14) Companhia Carbonífera Riograndense.
 - 15) Empresa Nacional de Navegação Hoepeke.
 - 16) Estrada de Ferro Santa Catarina.
 - 17) Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso.
- 1) The Amazon River Steam Navigation Co. (1911) LTD.

Tendo terminado o seu contrato em 31 de agosto de 1931, continuou, entretanto, essa Empresa a fazer, a título precário, o serviço de navegação de alguns rios da bacia Amazônica.

1) *Vapores em tráfego:*

Estiveram em tráfego, durante o ano de 1939, 23 vapores.

2) *Linhas navegadas:*

Manteve a Empresa as suas 12 viagens contratuais, realizando ainda outras extracontratuais e tambem extraordinárias, num total de 223 viagens distribuidas do seguinte modo:

1 — Linha do Madeira	(contratual)	24 viagens.
2 — Linha do Solimões-Javari	»	12 »
3 — Linha do Purús-Acre	»	13 »
4 — Linha do Oiapoque	»	13 »
5 — Linha do Tapajoz	»	11 »
6 — Linha de Manaus (*)	»	3 »
7 — Linha do Rio Xingú	»	10 »
8 — Linha do Rio Negro	»	12 »
9 — Linha do Rio Branco	»	12 »
10 — Linha do Juruá	»	12 »
11 — Linha do Maués	»	12 »
12 — Linha do Purús-Acre	(extraordinária)	63 viagens.
13 — Linha do Juruá	»	1 »
14 — Linha do Rio Branco	»	1 »
15 — Linha de Manaus	»	2 »
16 — Linha do Tarauacá	(extracontratual)	11 viagens.
17 — Linha do Cruzeiro do Sul	»	11 »
		<hr/>
Total		— 223 viagens.

(*) A linha de Manaus, embora contratual, não é subvencionada.

3) *Milhas navegadas e dias de viagem:* *

Foram nessas 223 viagens percorridas 460.427 milhas e gastos 5.555 dias.

(*) Foram na verdade realizadas 12 viagens durante o ano de 1939, mas como a do mês de dezembro só terminou em janeiro do corrente ano, deixou de figurar no presente estudo, porquanto a estatística aqui é feita por viagem terminada e não iniciada.

4) *Consumos:*

Foram consumidos nas viagens realizadas 4.105.900 quilos de carvão, 196.698.990 quilos de lenha, 16.750 litros de lubrificantes e 1.036 quilos de estopa.

5) *Transportes:*

Foram conduzidos 14.167 passageiros de 1.^a classe e 13.856 de 3.^a classe, num total de 28.023, transportados 3.272 animais e 1.849.978 volumes, pesando 81.730.334 quilos.

6) *Receitas:*

a) de tráfego

Foram as seguintes as receitas de tráfego: 1.704:071\$5 de passagens, 7.491:491\$1 de cargas, 82:566\$1 de animais e 189:145\$6 de diversos, num total de 9.167:274\$3.

b) de subvenção

Recebeu a Empresa 4.451:763\$9 de subvenção.

7) *Renda bruta total:*

A renda bruta total foi de 13.619:038\$2, resultado esse obtido somando-se a receita total com a subvenção.

8) *Despesas de custeio:*

As despesas de custeio do tráfego foram de 8.817.852\$100.

9) *Saldo ou deficit:*

Essa Empresa deu um saldo no tráfego de 349:422\$2 e um saldo final de 4.801:186\$1, em virtude da subvenção recebida, tendo sido esses dois valores obtidos subtraindo-se a despesa de custeio, respectivamente da receita total e da renda bruta total.

Quanto ao movimento de tráfego realizou a Empresa mais 28 viagens em 1939 que em 1938 percorrendo mais 49.017 milhas, aumentando assim consideravelmente todas as suas receitas sendo que, só a de carga cresceu de 1.607:822\$200. Daí o acréscimo de 1.745:975\$250 na receita total e, embora a subvenção recebida tenha sido um pouco menor (—23:936\$1), a renda bruta total também teve um aumento de 1.722:039\$150. As despesas de custeio, como era de esperar, também cresceram de 1.243:726\$220, mas esse aumento sendo inferior ao verificado na receita total, houve ainda grande aumento nas receitas quer do tráfego quer total.

A primeira principalmente cresceu extraordinariamente, pois, em 1938, havia sido negativa, isto é, se verificara um *deficit de*..... 152:826\$830, enquanto que, em 1939, houve um saldo de 349:422\$2, o que representa um acréscimo de 502:249\$030, ou sejam 328,6 %. A receita total aumentou de 478:312\$930, isto é 11,1 %.

Assim, em 1938, a Empresa só teve saldo em virtude da subvenção recebida, enquanto que em 1939, apresentou saldo independentemente da subvenção, só com a sua receita de tráfego.

2) NAVEGAÇÃO DO ALTO TAPAJÓZ

O serviço de navegação do Alto Tapajoz, a cargo de José Fernandes Antunes, continuou a ser feito a título precário, durante o ano de 1939, em virtude do aviso do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, n. 1 724, de 29 de maio de 1935.

1) *Vapores em tráfego:*

O serviço foi efetuado pelas lanchas *Itamar* e *Aida*, auxiliadas por embarcações a reboque. A primeira com 26 toneladas brutas, 21 líquidas e 13 de carga e a segunda com 21 brutas, 16 líquidas e 5 de carga.

2) *Linhas navegadas:*

Manteve a Empresa uma única linha de navegação, de Itaituba à Barra, realizando um total de 11 viagens (*).

3) *Milhas navegadas e dias de viagem:*

Foram navegadas 6 935 milhas, em 252 dias de viagem.

4) *Consumos:*

Foram consumidos nas viagens realizadas 17 066 litros de óleo, 1 619 litros de lubrificantes e 11 quilos de estopa.

5) *Transportes:*

Não foram transportados nem passageiros nem animais, sendo conduzidos 6 459 volumes pesando 257 950 quilos.

6) *Receitas:*

a) de tráfego

A única receita de tráfego foi a de carga, no valor de 60:764\$230.

b) de subvenção.

A empresa recebeu 33:000\$0 de subvenção.

80-

re-
usou
\$430
enta
re-



PERÚ

COLOMBIA

VENEZUELA

GUIANAS

INGLEZA

HOLANDEZA

FRANCEZA

CAIENA

A M A Z O N I A S

P A R Á

MANAUS

SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO DA AMAZONIA

ESCALA 1=4.500.000



LEGENDA

- — ESCALA OBRIGATORIA
- — ESCALA FACULTATIVA

Vista
Paraná
Mapa nº 4

7) *Renda bruta total:*

A renda bruta total foi de 93:764\$230, valor esse obtido pela soma das receitas anteriores.

8) *Despesas de custeio:*

As despesas de custeio do tráfego foram de 101:294\$660.

9) *Saldo ou "deficit":*

Em virtude de ter sido a despesa de custeio superior não só à receita total como também à própria renda bruta total, a Empresa acusou um *deficit* no tráfego de 43:530\$430 e um *deficit* final de 10:530\$430 É esta a única Empresa, entre as 17 aqui estudadas, que apresenta *deficit* mesmo com o auxílio da subvenção, fato este que vem se repetindo desde 1935.

THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY (1911), LIMITED

Tabela de distancias em milhas

PRIMEIRA LINHA -- BELEM A MANAUS

PORTOS DE ESCALA,	BELEM	BREVES	ANTONIO LEMOS	GURUPA	PORTO DE NOZ	ALMEIRIM	PRAINHA	MONTE ALEGRE	SANTARÉM	ALENQUER	OBIDOS	PARINTINS	URUCURITUBA	ITACOATIARA	MANAUS
Belém.....	—	146	177	270	318	335	414	457	516	547	584	679	766	817	925
Breves.....		—	31	124	172	189	268	311	370	401	438	533	620	671	779
Antonio Lemos.....			—	93	141	158	237	280	339	370	407	502	589	640	748
Gurupá.....				—	48	65	144	187	246	277	314	409	496	547	655
Porto de Móz.....					—	17	96	139	198	229	268	361	448	499	607
Almeirim.....						—	79	122	181	212	249	344	431	482	590
Praíha.....							—	43	102	133	170	265	352	403	511
Monte Alegre.....								—	59	90	127	222	309	360	468
Santarém.....									—	31	68	163	250	301	409
Alenquer.....										—	37	132	219	270	378
Obidos.....											—	95	182	233	341
Parintins.....												—	87	138	246
Urucurituba.....													—	51	159
Itacoatiara.....														—	108
Manaus.....															—

PONTOS DE ESCALA	BELEM	OBIDOS	JURITI	FARO	PARINTINS	PORTOS DE ESCALA	BELEM	PARINTINS	MAUS
Belém.....	—	584	627	642	679	Belém.....	—	679	733
Obidos.....		—	43	58	95	Parintins.....		—	54
Juriti.....			—	15	37	Manaus.....			—
Faro.....				—	—				
Parintins.....					—				

THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY (1911), LIMITED
Tabela de distancias em milhas

LINHA DO MADEI A — MANAUS A PORTO VELHO

PORTOS DE ESCALA	MANAUS	BORBA	VISTA ALEGRE	BOA VISTA (B. DO ARIPIVANA)	VENCEDOR (SANTA ROSA)	MANICORÉ	BOM FUTURO	BOCA DO CARAPA- NATUBA	BOCA DAS TRÊS CASAS	CINTRA	HUMANITÁ	MISSÃO DO SÃO FRANCISCO	BOA HORA	BOCA DO JAMARÍ	PORTO VELHO
Manaus.....	—	116	172	203	222	293	400	456	483	504	537	580	620	644	697
Borba.....		—	56	87	106	177	284	340	307	388	421	464	513	528	581
Vista Alegre.....			—	31	50	121	228	284	311	332	365	408	457	472	525
Boa Vista (B. do Aripuanã).....				—	19	90	197	253	280	301	334	377	426	441	494
Vencedor Santa Rosa.....					—	71	178	234	261	282	315	358	407	422	475
Manicoré.....						—	107	163	193	211	244	287	336	351	444
Bom Futuro.....							—	56	83	104	137	180	229	244	297
Boca do Carapanatuba.....								—	27	48	81	124	173	188	241
Boca das Três Casas.....									—	21	54	97	146	161	214
Cintira.....										—	33	76	125	140	193
Humanitá.....											—	43	92	107	160
Missão de São Francisco.....												—	49	64	117
Bom Hora.....													—	15	68
Boca do Jamarí.....														—	53
Porto Velho.....															—

THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY (1911), LIMITED

Tabela de distancias em milhas

LINHA DO SOLIMÕES-JAVARI — MANAUS A REMATE DE MALES

PORTOR	MANAUS	MANA-CAPURU	CODAJÁS	COARI	TEFÉ	CAIÇARA	FONTE BOA	TONANTINS	SÃO PAULO DE OLIVENÇA	TABATINGA	REMATE DE MALES
Manaus.....	—	55	100	250	358	373	546	602	773	876	894
Manacapuru.....		—	111	195	303	318	491	637	718	821	839
Codajás.....			—	84	192	207	380	526	607	710	728
Cosri.....				—	108	123	290	442	523	626	644
Tefé.....					—	15	188	334	415	518	536
Caiçara.....						—	173	319	400	503	521
Fonte Boa.....							—	140	227	330	348
Tonantins.....								—	81	184	202
São Paulo d'Olivença.....									—	103	121
Tabatinga.....										—	18
Remate de Males.....											—

THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY (1911), LIMITED

Tabela de distancias em milhas

LINHA DO PURUS-ACRE — MANAUS A BRASILIA

PORTOS DE ESCALA	MANAUS	MANACAPURU	BOCA DO PERES	BERURI	GUAJARAUTUBA	PIRANHAS	ITATUBA	ARIMA	TAVARIA	JABURU	BOCA DO TA- PAPUÁ	CARATIÁ	CANTUAMA	DELA VISTA	URUCURI (AXI- OMA)	ASSAITUBA	LABREA	PROVIDENCIA
Manaus			117	138	331	418	436	490	526	577	636	693	751	767	803	852	903	998
Manacapuru			62	83	276	363	381	435	471	522	581	638	696	712	748	797	848	943
Boca do Purus				21	214	301	319	373	419	460	519	576	634	650	686	755	786	881
Beruri					193	280	298	352	398	439	498	555	613	629	665	714	765	860
Guajaratuba						87	105	159	195	246	305	362	420	436	472	521	572	667
Piranhas							18	72	108	159	218	275	333	349	385	434	485	580
Itatuba								54	90	141	200	257	315	331	367	416	467	562
Arima									36	87	146	203	261	277	313	362	413	508
Tauriá										51	110	167	225	241	277	326	377	472
Jaburu											59	116	174	190	226	275	326	421
Boca do Tapauá												57	115	131	167	216	267	362
Caratizé													58	74	110	159	210	305
Caetanina														16	52	101	152	247
Bela Vista															36	85	136	231
Urucuri (Axionna)																49	100	195
Assaituba																	51	146
Labrea																		95
Providência																		

THE AMAZON RIVER STEAM NAVI

Tabela de dista

LINHA DO PURUS-ACRE —

PORTOS DE ESCALA	Sepatani	Hiutanaian	Cachoeira	Realeza	Quician
Mauaus	1041	1119	1139	1183	1225
Manacapurú	986	1064	1084	1123	1170
Boca do Purús	924	1002	1022	1066	1108
Beruri	903	981	1001	1045	1087
Guararatuba	710	788	808	852	894
Piranhas	623	701	721	765	807
Itatuba	605	683	703	747	789
Ariman	551	629	649	693	735
Tauariá	515	593	613	657	699
Jaburô	464	542	562	606	648
Boca do Tapaua	405	483	503	547	589
Caratiá	348	426	446	490	532
Canutama	290	368	388	432	474
Bela Vista	274	352	372	416	458
Crucuri (Axioma)	238	316	336	380	422
Assaituba	189	267	287	331	373
Labrea	138	216	236	280	322
Providência	43	121	141	185	227
Sepatani	—	78	98	142	184
Hiutanaian	—	—	20	64	106
Cachoeira	—	—	—	44	86
Realeza	—	—	—	—	42
Quician	—	—	—	—	—
Humaitá	—	—	—	—	—
Boca do Pauini	—	—	—	—	—
Boca do Tiuni	—	—	—	—	—
Boca do Quimohan	—	—	—	—	—
Boca do Inauni	—	—	—	—	—
Boca do Acre	—	—	—	—	—
Antimari	—	—	—	—	—
Ponto Alegre	—	—	—	—	—
Boca do Iaco	—	—	—	—	—
Sena Madureira	—	—	—	—	—
Rio Branco	—	—	—	—	—
Napuri	—	—	—	—	—
Brasília	—	—	—	—	—

LINHA DO JURUAÍ — MA

PORTOS DE ESCALAS	Mauaus	Manacapurú	Anaman	Codajás
Manaus	—	55	106	166
Manacapurú	—	—	51	111
Anaman	—	—	—	60
Codajás	—	—	—	—
Coarí	—	—	—	—
Teté	—	—	—	—
Caiçara	—	—	—	—
Boca do Juruá	—	—	—	—
Juruapuca	—	—	—	—
Gavião	—	—	—	—
Popunhas	—	—	—	—

GATION COMPANY (1911), LIMITED

ncias em milhas

MANAUS A BRASILIA

Humaitá	Boca do Pavani	Boca do Tiutini	Boca do Quimbanda	Boca do Inanini	Boca do Aere	Antimari	Ponto Alegre	Boca do Yaro	Sena Madureira	Rio Branco	Napari	Brasilia
1270	1318	1352	1413	1148	1497	1534	1559	1646	1658	1665	1850	1927
1215	1263	1297	1358	1393	1442	1479	1504	1591	1603	1610	1795	1872
1153	1201	1235	1296	1331	1380	1417	1442	1529	1541	1548	1733	1810
1132	1180	1214	1275	1310	1359	1396	1421	1508	1520	1527	1712	1789
939	987	1021	1082	1117	1166	1203	1228	1215	1227	1334	1519	1596
852	900	934	995	1030	1079	1116	1141	1228	1240	1247	1432	1509
834	882	916	977	1012	1061	1098	1123	1210	1222	1229	1414	1491
780	828	862	923	958	1007	1044	1061	1156	1168	1175	1360	1437
744	792	826	887	922	971	1008	1033	1120	1132	1139	1324	1401
693	741	775	836	871	920	957	982	1069	1081	1088	1273	1350
634	682	716	777	812	861	898	923	1010	1022	1029	1214	1291
577	625	659	720	755	804	841	866	953	965	972	1157	1234
519	567	601	662	697	746	783	808	895	907	914	1099	1176
503	551	585	646	681	730	767	792	879	891	898	1083	1160
467	515	549	610	645	694	731	756	843	855	862	1047	1124
418	466	500	561	596	645	682	707	794	806	813	998	1075
367	415	449	510	545	594	631	656	743	755	762	947	1024
272	320	354	415	450	499	536	561	648	660	667	852	929
229	277	311	372	407	456	493	518	605	617	624	809	886
151	199	233	294	329	378	415	440	527	539	546	731	808
131	179	213	274	309	358	395	420	507	519	526	711	788
87	135	169	230	265	314	351	376	463	475	482	667	744
45	93	127	188	223	272	309	334	421	483	440	625	702
—	48	82	143	178	227	264	289	376	388	395	580	657
—	—	31	95	130	179	216	249	328	340	347	532	609
—	—	61	96	145	182	207	294	306	313	313	498	575
—	—	—	75	84	121	146	233	245	252	437	497	514
—	—	—	—	49	96	111	198	210	217	402	479	479
—	—	—	—	—	37	62	149	161	168	353	430	430
—	—	—	—	—	—	—	—	87	90	131	316	393
—	—	—	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	185	262
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	77

NAUS A CRUZEIRO DO SUL

Coari	Ferreira	Caicara	Bocado Juruá	Juruema	Gavião	Popunhas
250	338	373	511	829	894	959
195	303	318	456	784	845	904
144	252	267	405	733	788	853
84	192	207	345	673	728	793
—	108	123	261	589	614	709
—	—	15	153	481	536	601
—	—	—	138	466	521	586
—	—	—	—	428	483	548
—	—	—	—	—	55	129
—	—	—	—	—	—	65

THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY (1911), LIMITED
 Tabela de distancias em milhas

LINHA DO OIAPOQUE-CAIENA-PARAMARIBO — BELEM A PARAMARIBO

Portos de Escala	Belem	Chaves	Macapá	Amapá	Connaní	São Antonio do Oiaoque	Caiena	Paramaribo
Belem	—							
Chaves		300	370	570	607	730	849	1.084
Macapá		—	78	270	307	439	549	784
Amapá			—	200	237	369	479	714
Connaní				—	37	169	270	514
Santo Antonio do Oiaoque					—	132	242	407
Caiena						—	110	345
Paramaribo							—	235

LINHA DO RIO XINGU — BELEM A VITORIA

Portos de escala	Belém	Porto de Moz	Viveiros	Pombal	Souzel	Viçoria
Belém	—					
Porto de Moz		318	358	308	302	418
Viveiros		—	37	50	74	100
Pombal			—	13	37	63
Souzel				—	24	50
Viçoria					—	26

AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY (1911), LIMITED
 (Companhia Brasileira de Navegação do Rio Amazonas)

SERVICIO DE NAVEGAÇÃO A VAPOR DO RIO AMAZONAS, SEUS TRIBUTARIOS E LINHA MARITIMA ATÉ
 PARAMARIBO (Guiana Holandesa)

FLOTILHA DE SERVIÇO VAPORES

TIPO GAVOLA	TONELAGEM			TIPO HOLLANDES	TONELAGEM			TONELAGEM			
	BRUTA	LIQUIDA	PARA CARGA		BRUTA	LIQUIDA	PARA CARGA	BRUTA	LIQUIDA	PARA CARGA	
Atandante	214	145	250	Belen	951	625	1073	Aracaju	160	98	110
• Amoré	141	94	534	B. Horizonte	951	625	1073	Caopinas	160	98	110
• Casparé	484	306	317	Candil	951	625	1060	Diamantina	160	98	110
• I. de Brasil	405	290	542	D. Federal	951	625	1073	Iuca	303	275	303
• Oncoque	470	268	404	Fortaleza	951	625	1073	Itacatiara	160	98	110
• Rio Mar	680	450	661	São Salvador	951	625	1073	Niteroi	160	98	110
• Saparena	398	270	522	Vitorin	951	625	1140	Parafin	160	98	110
• Topi	431	291	534					Sorocaba	160	98	110
• Tucumaré	167	80	80					Urucumã	160	98	110

Rebenedores e Lancinas: Encostim, Groffe, Oficinas

Lanchas-motores: Albu, Marilind, Pará, Rivermar

Alvarengas para óleo: Cunmã, Rio Negro, Trombetas

Alvarengas: Algonas, Altas, Canguesi, Despacho, Estreza, Marrec, Mutun, Papugaino, Periquito, Presença,

Socorro, Tigre.

Fontes: — s Conde d'Eu, s Imperatriz, Tereza.

THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY
(1911) LIMITED

Tabela de distancias em milhas

LINHA DO RIO BRANCO — MANAUS A CARACARAI

Portos de escala	Manaus	Boca do Rio Branco	Catrimani	S. José do Anauá	Caracarái
Manaus	—	200	380	435	540
Boca do Rio Branco			180	235	340
Catrimani			—	55	160
São José do Anauá				—	105
Caracarái					

LINHA DE MAUÉS — MANAUS A MAUÉS

Portos de escala	Manaus	Itacoatiara	Uricurituba	Parintins	Barreirinha	Maués
Manaus	—	108	159	246	265	300
Itacoatiara		—	51	138	157	192
Uricurituba			—	87	106	141
Parintins				—	19	54
Barreirinha					—	35
Maués						—

THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION COMPANY (1911), LIMITED
Tabela de distancias em milhas

LINHA DO TAPAJÓZ BELÉM A BARRA

Portos de escala	Belém	Antônio Lemos	Gurupá	Praíha	Monte Alegre	Santarém	Boim	Aveiros	Trucurituba	Brasília Legal	Itaituba	São Luiz	Barra
Belém.....	177	270	414	457	516	572	600	645	662	710	759	1.080	
Antônio Lemos.....	—	93	237	280	339	395	423	468	485	533	582	853	
Gurupá.....	—	—	144	187	246	302	360	375	392	440	480	760	
Praíha.....	—	—	—	43	102	158	186	231	248	296	345	616	
Monte Alegre.....	—	—	—	—	59	115	143	188	206	253	302	573	
Santarém.....	—	—	—	—	—	56	84	120	146	194	243	514	
Boim.....	—	—	—	—	—	—	28	73	90	138	187	458	
Aveiros.....	—	—	—	—	—	—	—	45	62	110	159	430	
Urucurituba.....	—	—	—	—	—	—	—	—	17	66	114	385	
Brasília Legal.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46	97	363	
Itaituba.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	326	
São Luiz.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	271	
Barra.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

3) NAVEGAÇÃO DOS AUTAZES

O serviço de navegação dos Autazes, a cargo de Antonio Mendes Peixoto, passou, de 22 de janeiro de 1937, em diante, a ser feito de acordo com o contrato lavrado com o Governo Federal, por força do decreto n. 1.067, de 28 de agosto de 1936.

Até então fora o serviço feito a título precário, em virtude do aviso do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, n. 1.721, de 29 de maio de 1935.

1) *Vapores em tráfego:*

Foi todo o serviço de navegação feito pela lancha "Cauré", auxiliada pelo batelão "Amatari".

2) *Linhas navegadas:*

Realizou a Empresa 24 viagens todas na linha contratual dos Autazes.

3) *Milhas navegadas e dias de viagem:*

Foram navegadas 15 600 milhas em 132 dias de viagem.

4) *Consumo:*

Foram consumidos nas viagens realizadas 2 449 000 quilos de lenha, 1 110 litros de lubrificantes e 24 quilos de estopa.

5) *Transportes:*

Foram conduzidos 959 passageiros de 1.^a e 526 de 3.^a num total de 1 485 pessoas e transportados 204 animais e 4 700 volumes, pesando 238 660 quilos.

6) *Receitas:*

a) *de tráfego.*

Foram as seguintes: de passageiros 11:862\$0, de cargas..... 8:500\$610, de animais, 2:100\$0 e de diversas 6:316\$0, num total de 28:778\$610.

b) *de subvenção.*

Recebeu a Empresa 96:000\$0 de subvenção.

7) *Renda bruta total:*

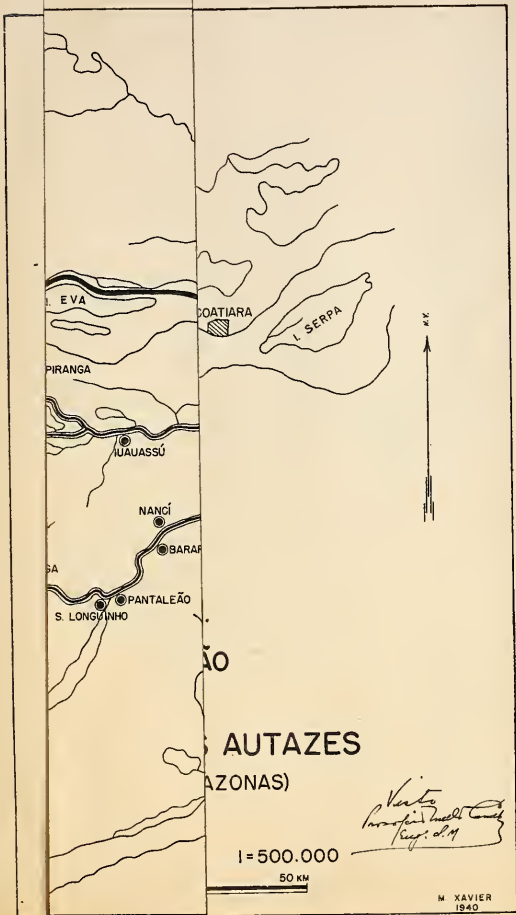
Atingiu a 124:778\$610 (Receita total mais a subvenção).

8) *Despesas de custeio:*

As despesas de custeio foram de 418:551\$800.

9) *Saldo ou "deficit":*

A Empresa teve um *deficit* de tráfego de 89:773\$190, acusando, entretanto, um saldo final de 6:226\$810, em virtude da subvenção cobrir o *deficit* do tráfego.



AUTAZES

(AZONAS)

1 = 500.000

50 KM

*Vento
Prosopis
Fig. d. 14*

M. XAVIER
1940



D.N.P.N.
3º DIVISÃO

NAVEGAÇÃO DOS AUTAZES
(ESTADO DO AMAZONAS)

ESCALA APROXIMADA 1=500.000



V. Xavier
Proj. e Exec. do Mapa
1940

V. XAVIER
1940

Com relação ao movimento de tráfego, as condições da Empresa de Navegação dos Autazes pioraram bastante de 1938 para 1939, embora tenha a Empresa realizado o mesmo número de viagens, percorrendo o mesmo número de milhas e até em menos dias.

Teve, entretanto, o seu consumo de lenha aumentado de 46 000 quilos (1,9 %) e todas as suas receitas diminuídas, salvo a de passageiros que cresceu insignificamente de 166\$000. Daí o ter diminuído a receita total de 6:935\$2 e, como a subvenção não foi alterada nos dois anos, a renda bruta total também ficou diminuída de 6:935\$200. Por outro lado as despesas de custeio cresceram de 10:196\$5 (9,4 %), aumentando assim o *deficit* do tráfego de 17:131\$7, ou sejam, 23,6 % e diminuindo o saldo final de 17:131\$7, isto é, 73,3 %.

Manaus	Boa-Fé	28	78	100	114	127	140	157	168	209	213	219	227	229	238	247	254	266	280	325
	Boa-Fé	50	72	86	99	112	129	140	140	181	185	191	199	201	210	219	226	238	252	297
	Amaral		22	36	49	62	79	90	90	131	135	141	149	151	160	169	176	188	202	247
	Boca do Autaz		14	14	27	40	57	68	68	109	113	119	127	129	138	147	154	166	180	225
	Bom Futuro		13	13	13	26	43	54	54	95	99	105	113	115	124	133	140	152	166	211
	Iauá-Assú		13	30	41	82	86	92	100	102	111	120	127	139	153	198				
	São Joaquim		17	17	28	69	73	79	87	89	98	107	114	126	140	185				
	Copiranga		11	11	11	52	56	62	70	72	81	90	97	109	123	168				
	Japeim		41	41	41	45	51	59	61	70	79	86	98	112	157					
	Panamá		4	4	4	10	18	20	29	38	45	57	71	116						
	Nancy		6	6	6	14	16	25	34	41	53	67	112							
	Bararú		8	8	8	10	19	28	35	47	61	106								
	Pantaleão		2	2	2	11	20	27	39	53	98									
	S. Longuinho		9	9	9	18	25	37	51	96										
	Piratuínga		9	9	9	16	28	42	87											
	Sta. Maria		7	7	7	19	33	78												
	S. José		12	12	12	26	71													
	Barreirinhas		14	14	14	59														
	Campo Alegre		45	45	45															

NAVEGAÇÃO DOS AUTAZES

Distancia em milhas entre os portos de escalas
LINHA MAUES — CASTELO

4) EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ARAGUAIA TOCANTINS LTDA.

O serviço de navegação nos rios Araguaia e Tocantins foi realizado durante o ano de 1939, de acordo com o contrato lavrado com o Governo Federal em 25 de junho de 1936, em virtude de decreto n. 523 de 20 de dezembro de 1935.

1) *Vapores em tráfego:*

Estiveram em tráfego, durante o ano de 1939, 14 embarcações.

2) *Linhas navegadas:*

Manteve a Empresa as 3 linhas de navegação previstas no seu contrato, nelas realizando 109 viagens contratuais e 23 extraordinárias, num total de 132 viagens distribuídas do seguinte modo:

1 — Linha Belém-S. José do Araguaia	(contratual)	69 viagens.
2 — Linha S. José do Araguaia-Baliza	»	16 »
3 — Linha S. José do Araguaia-Piabanha	»	24 »
4 — Linha Belém-S. José do Araguaia	(extraordinária)	13 viagens.
5 — Linha S. José do Araguaia-Baliza	»	8 »
6 — Linha S. José do Araguaia-Piabanha	»	2 »
		Total — 132 viagens

3) *Milhas navegadas e dias de viagem:*

Foram navegadas 110 046 milhas em 1 716 dias de viagem.

4) *Consumos:*

Nas viagens realizadas, verificou-se o consumo de 186.393 quilos de óleo e 1 739 821 quilos de lenha. Foram gastos 10 909 litros de lubrificantes e 1.421 quilos de estopa.

5) *Transportes:*

Foram conduzidos 1 382 passageiros de 1.^a e 2 299 de 3.^a num total de 6 681 pessoas, sendo transportados 35 animais e 145 072 volumes com um peso de 7 444 735 quilos.

6) *Receitas:*

a) *de tráfego.*

As receitas foram distribuídas da seguinte forma: passagens 230:00788, cargas 668:73984, animais 67488 e diversos 17:99889 produzindo uma receita total de 917:4208900.

b) *de subvenção.*

Recebeu a Empresa 249:30683 de subvenção.

7) *Renda bruta total:*

Ascenden a 1.166:72782 a renda bruta total, soma da receita total do tráfego com a subvenção.

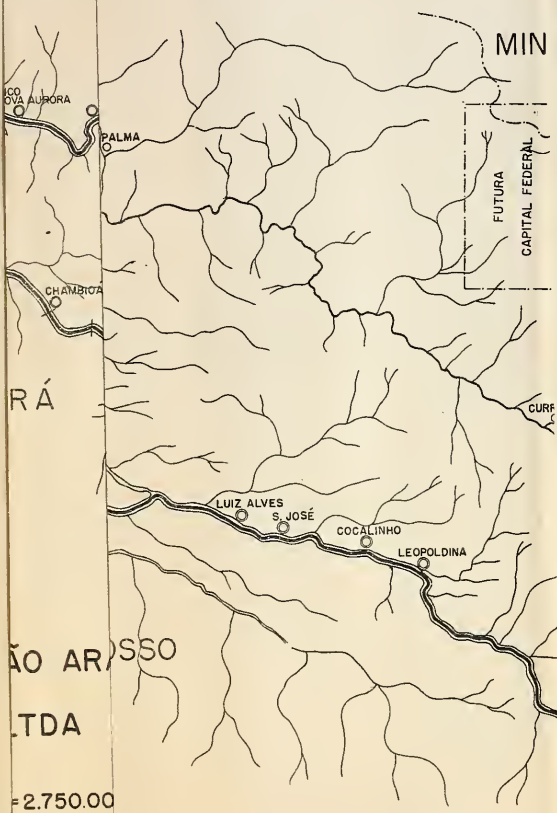
8) *Despesas de custeio:*

As despesas de custeio atingiram 954:185\$200.

9) *Saldo ou "deficit":*

O tráfego deu um *deficit* de 36:764\$3, havendo, entretanto, um saldo final de 212:542\$0, em virtude da subvenção recebida.

As condições da Empresa melhoraram bastante de 1938 para 1939. Realmente foram realizadas mais 50 viagens, isto é, mais 61 %, resultando daí considerável aumento em todas as receitas: 60:887\$2 (36 %) na de passageiros, 51:863\$9 (8,4 %) na de cargas e 6:464\$5 (56 %) na de diversos, resultando um acréscimo de 119:890\$400 (15 %) na receita total. A renda bruta total também aumentou de 82:494\$7, embora a subvenção recebida tenha sido menor de 37:395\$7. As despesas de custeio também cresceram (45:794\$5 em quantidade e 5 % em percentagem) havendo, entretanto, uma diminuição de 74:095\$9 ou sejam 66,8 % no *deficit* do tráfego e um aumento de 36:700\$2, isto é, 20,9 % na renda final.



MIN

COCÁ
BOA AURORA

PALMA

FUTURA
CAPITAL FEDERAL

CHAMBIZO

RÁ

CURF

LUIZ ALVES

S. JOSÉ

COCALINHO

LEOPOLDINA

ÃO AR/SSO

TDA

= 2.750.00

200 KM



D.N.P.N.
3ª DIVISÃO

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ARAGUAIA
TOCANTINS LTDA

ESCALA APROXIMADA 1=2.750.000



Nota
Proposta de Canal
Eng.º 14

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO ARAGUAIA TOCANTINS LTDA.

TABELA DAS DISTÂNCIAS EM MILHAS MARÍTIMAS ENTRE SÃO JOSÉ DO ARAGUAIA E PIABANHA, NO RIO TOCANTINS

PORTOS	Imperatriz	Santo Antonio	Boa Vista	Nova Aurora	Carolina	Pedro Afonso	Piabanha e Bela Vista
São José do Araguaia	117	132	187	298	322	468	500
Imperatriz		15	70	180	205	350	383
Santo Antônio			55	165	190	335	368
Boa Vista				110	135	280	313
Nova Aurora					25	170	203
Carolina						145	178
Pedro Afonso							33

5) EMPRESA DE NAVEGAÇÃO DOS RIOS MAMORÉ GUAPORÉ

Os serviços de navegação nos rios Mamoré e Guaporé, foram realizados durante o ano de 1939, tendo em vista o contrato lavrado entre o Governo e o concessionário Paulo Saldanha, em 27 de junho de 1931, de acordo com o decreto n. 20.102, de 12 de junho do mesmo ano.

1) *Vapores em tráfego:*

Foi o serviço executado por 4 lanchas, rebocando 13 embarcações auxiliares.

2) *Linhas navegadas:*

Manteve a Empresa a única linha prevista no seu contrato, entre os portos de Guajará-Mirim e Vila Bela de Mato Grosso, nela realizando 23 viagens, todas contratuais.

3) *Milhas navegadas e dias de viagem:*

Foram trafegadas 20 656 milhas e gastos 493 dias.

4) *Consumo:*

Nas viagens realizadas, verificou-se o consumo de 764 quilos de carvão, 988 quilos de óleo, 1 850 175 quilos de lenha, 2 563 litros de lubrificantes e 71 quilos de estopa.

5) *Transportes:*

Foram conduzidos 397 passageiros, sendo 135 na 1.^a classe e 262 na 3.^a; transportados 2 animais e 12 295 volumes pesando 530 646 quilos.

6) *Receitas:*

a) de tráfego.

As receitas atingiram a 26:377\$7 de passagem, 63:057\$0 de carga, 69\$3 de animais e 1:821\$1 de diversos, num total de 91:325\$100.

b) de subvenção.

A Empresa recebeu 298:860\$8 de subvenção.

7) *Renda bruta total:*

390:185\$9, isto é, a receita total mais a subvenção.

8) *Despesas de custeio:*

Foram de 253:254\$300.

D.N.P.N.

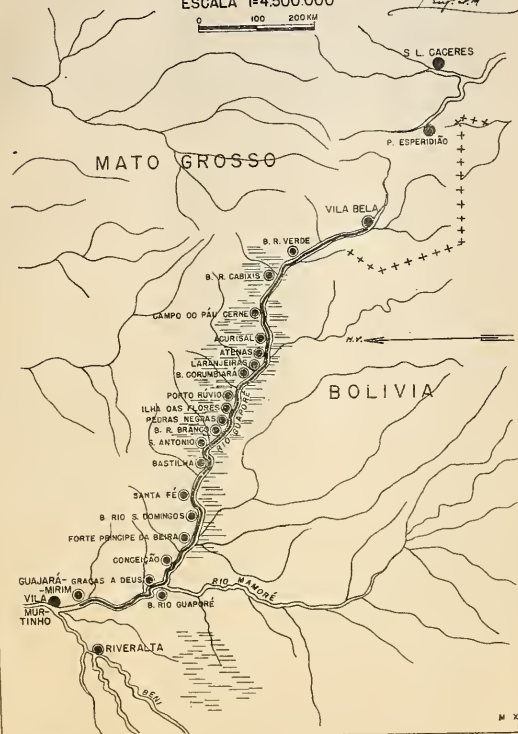
3ª DIVISÃO

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO MAMORÉ-GUAPORÉ (PAULO SALDANHA)

ESCALA 1=4.500.000



*Auto
Projeto Luiz de Lencastre
Eng. S.M.*



M XAVIER
1940

9) *Saldo ou "deficit":*

O tráfego deu um *deficit* de 161:929\$2, havendo, entretanto, um saldo final de 136:931\$6, graças ao auxílio da subvenção.

A Empresa de navegação dos Rio Mamoré e Guaporé teve a sua situação piorada de 1938 para 1939. De fato, embora aumentando um pouco a sua receita total, de 1:097\$2 (1,2 %) e a quota de subvenção recebida de 11:360\$8 (3,9 %), e conseqüentemente a renda bruta total de 12:458\$0 (3,3 %), teve a Empresa o seu *deficit* de tráfego aumentado de 25:938\$1 (19.1 %) pelo fato de terem crescido as despesas de custeio de 27:035\$3 (11,9 %). Por essa mesma razão o saldo final ficou diminuído de 14:577\$3 (9,6%).

SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO NOS

PORTOS	Guajara-Mirim	Graças a Deus	Barra do Rio Guaporé	Conceição	Forte do Príncipe da Beira	Barra do Rio São Domingos	Santa Fé	Bastilha
Guajará-Mirim.....	—	96	131	203	206	225	228	216
Graças a Deus.....	96	—	33	107	110	129	132	180
Barra do Rio Guaporé.....	134	33	—	69	72	91	94	142
Conceição.....	203	107	69	—	3	22	25	73
Forte do Príncipe da Beira.....	206	110	72	3	—	19	22	70
Barra do Rio São Domingos.....	225	129	91	22	19	—	3	51
Santa Fé.....	228	132	94	25	22	3	g	48
Bastilha.....	276	180	142	73	70	51	48	—
Santo Antônio.....	283	187	149	80	77	53	55	7
Barra do Rio Branco.....	302	206	163	99	96	77	74	26
Pedras Negras.....	345	249	211	142	139	120	117	69
Ilha das Flores.....	385	289	251	182	179	160	157	109
Porto Rúvio.....	398	302	264	195	192	173	170	122
Barra do Rio Corumbiara.....	435	340	302	233	230	211	203	160
Larangeiras.....	446	350	312	243	240	221	218	170
Atenas (Cafetal).....	464	368	330	261	258	239	236	168
Acurisal.....	478	382	344	275	272	253	250	202
Campo do Pau Cerne.....	542	446	408	339	336	317	314	266
Barra do Rio Cabixi.....	588	492	454	385	382	353	350	312
Barra do Rio Verde.....	648	552	514	445	442	423	420	372
Vila Bela de Mato Frosso.....	765	669	631	562	559	540	537	489

RIOS MAMORE — GUAPORE

Santo Antônio	Barra do Rio Branco	Pedras Negras	Ilhs das Flores	Porto Róvio	Barra do Rio Corumbiara	Laranjeiras	Atenas (Cafetal)	Acuristal	Campo de Pau Cerne	Barra do Rio Cabixí	Barra do Rio Verde	Vila Bela de Mato Grosso
283	302	345	385	398	435	445	464	478	542	588	648	765
187	206	249	289	302	340	350	363	382	446	492	552	669
149	138	211	251	264	302	312	380	344	408	454	514	631
80	99	142	182	195	233	243	261	215	369	385	445	562
77	96	139	179	192	230	240	258	272	336	382	442	539
58	77	120	160	173	211	221	239	253	317	363	423	540
55	74	117	157	170	203	218	236	250	314	350	420	537
7	25	69	100	122	160	170	188	202	266	312	372	489
—	19	62	102	115	153	163	181	195	219	305	355	482
19	—	43	83	96	134	144	162	176	240	286	346	463
62	43	—	40	53	91	101	119	133	197	243	303	429
102	83	40	—	13	51	61	79	93	157	203	253	380
115	96	53	13	—	38	48	65	80	144	190	250	357
153	134	91	51	38	—	10	28	42	106	152	212	329
163	144	101	61	48	10	—	18	32	96	142	202	319
181	162	119	79	66	28	18	—	14	78	124	184	301
195	176	133	93	80	42	32	14	—	64	110	170	287
259	240	197	157	144	106	96	78	64	—	46	106	228
305	286	243	203	190	152	142	124	110	46	—	66	177
465	346	303	263	250	212	202	184	170	106	60	—	117
482	463	420	380	367	329	319	301	287	223	177	117	—

6) EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SÃO LUIZ

O serviço de navegação no Estado do Maranhão foi realizado, durante o ano de 1939, pela Empresa de Navegação São Luiz, de propriedade de Aracaty Campos, tendo em vista o contrato lavrado entre este e o Governo Federal, em 24 de abril de 1936, por força do decreto n. 24.363, de 8 de junho de 1934.

1) *Vapores em tráfego:*

Estiveram em tráfego 7 vapores, rebocando 9 embarcações auxiliares.

2) *Linhas navegadas:*

Manteve a Empresa as 5 linhas do seu contrato, realizando 246 viagens.

3) *Milhas navegadas e dias de viagem:*

Foram navegadas 65.341 milhas em 1.445 dias.

4) *Consumos:*

Foram gastos 270.003 quilos de óleo, 12.553 litros de lubrificantes e 411 quilos de estopa.

5) *Transportes:*

Foram conduzidos 6.566 passageiros, todos de 1.^a classe e transportados 337.049 volumes, pesando 19.830.352 quilos.

6) *Receitas:*

a) *de tráfego:*

A receita total de tráfego atingiu a 1.660:838\$7, sendo 201:042\$1 de passagens e 1.459:796\$6 de cargas.

b) *de subvenção:*

Recebeu a empresa 330:472\$8.

7) *Renda bruta total:*

A renda bruta total foi de 1.991:311\$5.

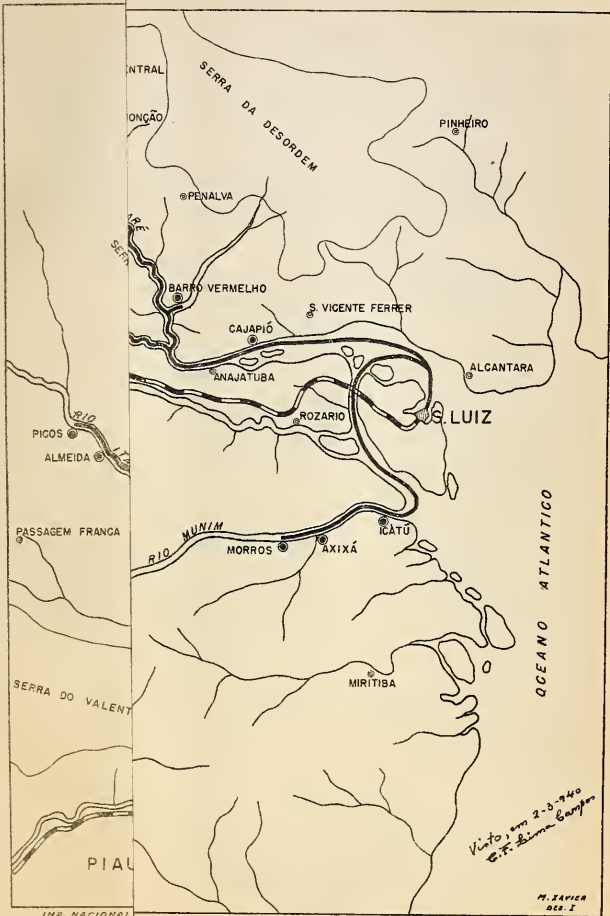
8) *Despesas de custeio.*

Ascenderam a 731:434\$4.

9) *Saldo ou "deficit":*

O tráfego deu uma renda de 929:404\$3, sendo a renda final de 1.259:877\$1.

Com relação ao movimento de tráfego, as condições da Empresa melhoraram de 1938 para 1939, com aumento em quase todas as parcelas.

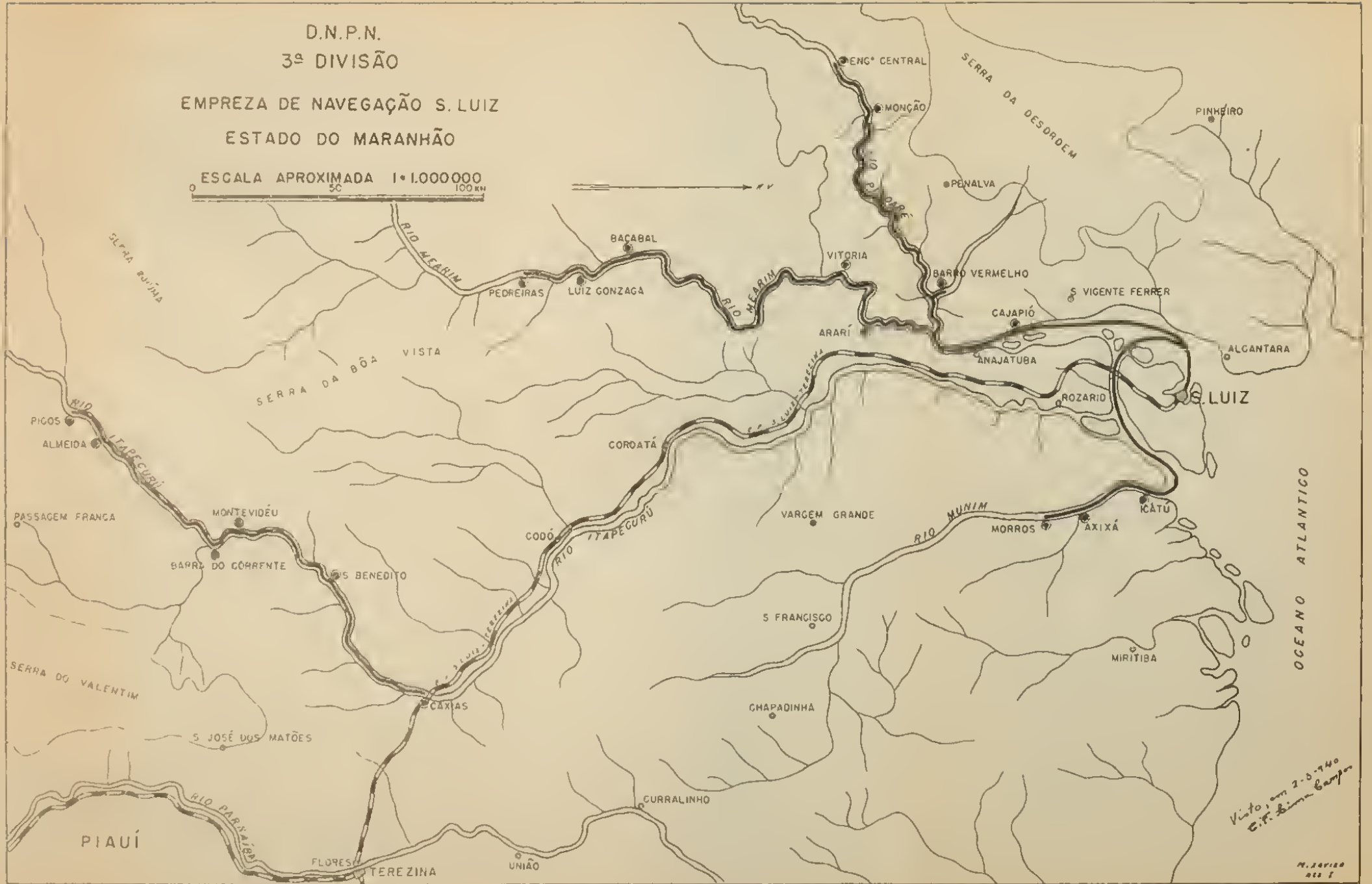


D.N.P.N.
3ª DIVISÃO

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO S. LUIZ
ESTADO DO MARANHÃO

ESCALA APROXIMADA 1:1.000.000

0 50 100 KM



Visto em 2-5-940
C.F. Lima Campos

M. 20180
122 I

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SÃO-LUIZ — ARACATI CAMPOS

Tabela de distancia em milhas entre os portos de escala, nas diversas linhas contratuais.

LINHA DO MEARIM

	Ararí	Vitória	Bacabal	S. Luiz Gonzaga	Pedreiras
S. Luiz	56	72	145	208	277
Ararí	16	80	152	223	
Vitória		73	136	205	
		Bacabal	63	132	
		S. Luiz Gonzaga		69	

LINHA DO PINDARÉ

	Barro Vermelho	Monção	S. Pedro do Engenho Central
S. Luiz	25	60	80
Barro Vermelho		35	55
		Monção	20

LINHA DO MUNIM

	Icatú	Axixa	Morros
S. Luiz	66	68	70
Icatú		2	4
		Axixa	2

LINHA DO CAJAPIÓ

De S. Luiz a Cajapió — 70 milhas.

7) EMPRESA DE NAVEGAÇÃO FLUVIAL DO BAIXO-SÃO FRANCISCO

O serviço de navegação no Baixo-São Francisco foi feito, durante o ano de 1939, de acordo com o contrato lavrado em 23 de março de 1933, em virtude do decreto n. 21.146, de 11 de março de 1932.

1) *Vapores em tráfego:*

Estiveram em tráfego os vapores *Comendador Peixoto e Penedo*.

2) *Linhas navegadas:*

Manteve a Empresa a linha entre Penedo e Piranhas, unica prevista no seu contrato, nela realizando 52 viagens, isto é, uma por semana.

3) *Milhas navegadas e dias de viagem:*

Foram navegadas 10.712 milhas em 208 dias.

4) *Consumos:*

Foram consumidos 2.189.800 quilos de lenha, gastos 1.040 litros de lubrificantes e 624 quilos de estopa.

5) *Transportes:*

Foram conduzidos passageiros num total de 8.999 pessoas, sendo que 3.116 de 1.^a classe e 5.883 de 3.^a e transportados 5.438 volumes pesando 306.305 quilos.

6) *Receitas:*

a) *de tráfego:*

As receitas de tráfego foram as seguintes: 36:197\$5 de passageiros, 2:954\$3 de cargas e 1:174\$7 de diversos, num total de 40:326\$500.

b) *de subvenção:*

A Empresa recebeu 99:996\$520 de subvenção.

7) *Renda bruta total:*

Foi de 140:323\$020 a renda bruta, isto é, a receita total mais a subvenção.

8) *Despesas de custeio:*

As despesas de custeio ascenderam a 125:442\$5.

9) *Saldo ou "deficit":*

O tráfego acusou um *deficit* de 85:116\$, havendo, entretanto, um saldo final de 14:880\$520, em virtude da subvenção recebida.

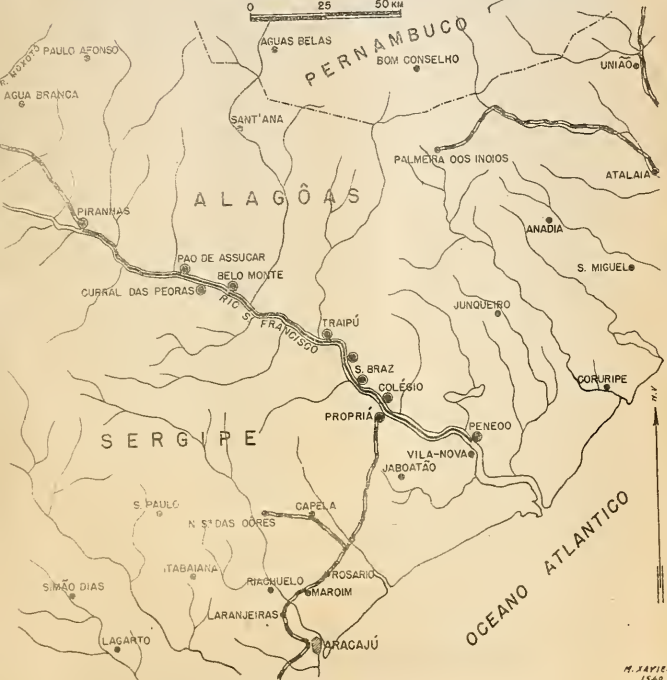
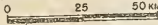
Com relação ao movimento de tráfego teve a Empresa as suas condições melhoradas de 1938 para 1939, pois, fazendo o mesmo nú-

D.N.P.N.
3ª DIVISÃO

NAVEGAÇÃO DO BAIXO S. FRANCISCO
EMPRESA FLUVIAL LIMITADA

*Vista
Pernambuco
Lagoa*

ESCALA 1=1.000.000



M. JAYIER
1540

mero de viagens, no mesmo número de dias e percorrendo o mesmo número de milhas, diminuiu o seu consumo de lenha de 14,9% e aumentou todos os seus transportes: 14,4% nos passageiros e 143,5% na carga.

Dai, naturalmente, o terem aumentado as receitas, a saber: 9:128\$2 (33,7%) na de passageiros, 1:480\$2 (100,4%) na de cargas e 275\$3 (30,6%) na de diversos, e crescendo, consequentemente, a receita total de 10:883\$7 (37,0%).

Como a subvenção se manteve inalterada, a receita total também cresceu de 10:883\$7 (8,4%) (*).

As despesas de custeio tiveram um pequeno acréscimo (2,1%), não impedindo, assim, que o *deficit* de tráfego fosse menor (— 8,9%) o saldo final fosse maior (127,3%).

(*) A percentagem mudou, porque, embora seja o dividendo o mesmo nos dois casos (10:883\$7), os divisores são diferentes em 1933 e 1939.

EMPRESA FLUVIAL LIMITADA
 DISTANCIA EM MILHAS ENTRE OS PORTOS DE ESCALA
 LINHA PENEDO ILANHAS

Propriá	Colegio	S. Bras	Traipú	Gararú	I. do ouro	Belo Monte	P. de açúcar	Pirambas
21	23	28	43	49	64	67	82	103
Propriá	2	7	22	28	43	46	61	82
	Colegio	5	20	26	41	44	59	80
		S. Bras	15	21	36	39	54	75
			Traipú	6	21	24	39	60
				Gararú	15	18	33	54
					I. do ouro	3	18	39
						Belo Monte	15	36
							P. de açúcar	21

8) EMPRESA DE VIAÇÃO BAIANA DO SÃO FRANCISCO

O serviço dessa Empresa, que vinha sendo realizado a título precário, passou, em 15 de setembro de 1937, a ser feito de acordo com o contrato lavrado com o Governo Federal, em virtude do decreto n. 977, de 20 de julho de 1936.

1) *Vapores em tráfego:*

Durante o ano de 1939 estiveram em tráfego 9 vapores e 9 embarcações auxiliares.

2) *Linhas navegadas:*

Manteve a Empresa as 5 linhas previstas no seu contrato, nelas realizando 88 viagens contratuais e mais 2 extraordinárias.

1 — Linha Joazeiro-Pirapora	(contratual)	35 viagens
2 — Linha Joazeiro-Barreiras	»	24 »
3 — Linha Joazeiro-Formosa	»	12 »
4 — Linha Joazeiro-S. José	»	12 »
5 — Linha Joazeiro-Boa Vista	»	5 »
6 — Linha Joazeiro-Pirapora	(extraordinária)	1 viagem
7 — Linha Joazeiro-Barreiras	»	1 »

T o t a l — 90 viagens

3) *Milhas navegadas e dias de viagem:*

Foram navegadas 94.512 milhas e gastos 2.073 dias de viagem.

4) *Consumos:*

Foram consumidos 38.288.500 quilos de lenha, 19.123 litros de lubrificantes e 564 quilos de estopa.

5) *Transportes:*

Foram conduzidos 5.170 passageiros de 1.^a classe e 6.311 de 2.^a, num total de 11.481 pessoas e transportados 81 animais e 223.316 volumes com 9.334.159 quilos.

6) *Receitas:*

a) de tráfego:

As receitas de tráfego foram as seguintes: 624:442\$7 de passagens, 692:538\$6 de cargas, 869\$8 de animais e 6:320\$8 de diversos, dando uma receita total de 1.324:171\$9.

b) de subvenção:

A Empresa recebeu 375:352\$ de subvenção.

7) *Renda bruta total:*

A renda bruta total foi de 1.699:523\$9, isto é, 1.324:171\$9 da receita total e 375:352\$ da subvenção.

8) *Despesas de custeio:*

As despesas de custeio foram de 1.068:010\$3.

9) *Saldo ou "deficit":*

A renda do tráfego atingiu a 256:461\$6, em virtude da receita total ser superior às despesas de custeio. A renda final foi de 634:513\$600.

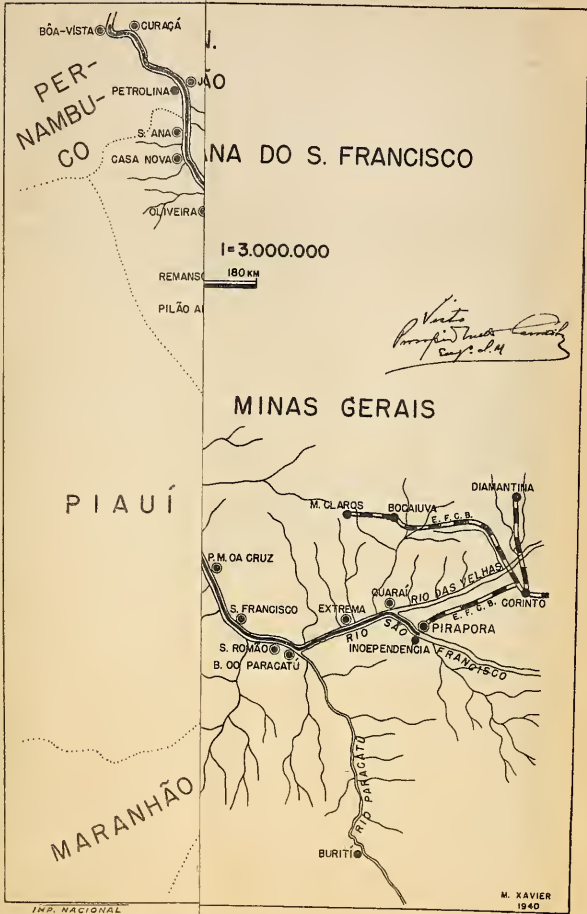
Realizou a Empresa de Viação Baiana do São Francisco menos 19 viagens em 1939 que em 1938, gastando menos 126 dias e percorrendo menos 8.804 milhas.

Aumentou a receita de passageiros de 105:983\$3, ou sejam 20,4%, mas como diminuiu as demais receitas, sendo que, só a de cargas baixou de 150:732\$6 (17,9%), teve a sua renda total diminuída de 40:057\$9 (2,9%).

A subvenção recebida também foi menor: 10:560\$ menos em quantidade e 2,7% menos em percentagem. Daí o ter diminuído também a renda bruta total de 50:617\$9 (2,9%).

Com todas essas diminuições, entretanto, o saldo do tráfego foi maior em 1939 que em 1938, de 10:906\$6 (4,4%). Essa circunstância se explica pelo fato de terem diminuído as despesas de custeio de 50:964\$5 (4,5%).

O saldo final, porém, se manteve quase inalterado com uma diferença para mais apenas de 0,05%, por ter diminuído a quota de subvenção de uma quantia quase igual à verificada nas despesas de custeio.



NA DO S. FRANCISCO

1 = 3.000.000

180 KM

REMANSO

PILÃO A

Vinte e cinco de Junho de 1940

MINAS GERAIS

PIAUI

MARANHAO

M. XAVIER
1940

PER-
NAMBUCO

D.N.P.N.

3ª DIVISÃO

EMPRESA DE VIAÇÃO BAIANA DO S. FRANCISCO

ESCALA APROXIMADA 1:3.000.000



*Vista
Proprietária
Emp. 24*

PIAUI

MINAS GERAIS

BAIA

MARANHAO

GOIAZ



EMPRESA AZEIRO - PIRAPORA)

SCALA

	Santana	Casa Nova	Santa Sé	Januária	Pedras de M. Cruz	São Francisco	São Romão	Barra do Paracatú	Extrema	Guaicá	Pirapora
Joaquim	25	40	55	563	578	616	640	666	692	724	740
Santana	15	30		538	553	591	615	641	667	699	715
Casa Nova		15		523	538	576	600	626	652	684	700
Santa Sé				508	523	561	585	611	637	669	685
Oliveira				488	503	541	565	591	617	649	665
				463	478	516	540	566	592	624	640
				413	428	466	490	516	542	574	590
				369	384	422	446	472	498	530	546
				364	379	417	441	467	493	525	541
				326	341	379	403	429	455	487	503
				287	302	340	364	390	416	448	464
				283	298	336	360	386	412	444	460
				237	252	290	314	340	366	398	414
				216	231	269	293	319	345	377	393
				203	218	256	280	306	332	364	380
				172	187	225	249	275	301	333	349
				159	174	212	236	262	288	320	336
				85	100	138	162	188	214	246	262
				84	99	137	161	187	213	245	261
				54	69	107	131	157	183	215	231
				46	61	99	123	149	175	207	223
				20	35	73	97	123	149	181	197
ia				15	53	77	103	129	161	177	
da Cruz					38	62	88	114	146	162	
S. Francisco						24	50	76	108	124	
São Romão							26	52	84	100	
B. do Paracatú								26	58	74	
Extrema									32	48	
Guaicá										16	

EMPRESA DE VIAÇÃO BAIANA DO SÃO FRANCISCO — (LINHA JOAZEIRO - PIRAPORA)

TABELA DE DISTÂNCIA EM MILHAS ENTRE OS PORTOS DE ESCALA

	Santana	Casa Nova	Santa Sé	Olveira	Remanso	Pilão Arado	Xoque Xoque	Ientó	Barra	Murupá	Racho das Canoas	Ilho Jardim	Extrema de Ualó	Rio Branco	Sítio do Matão	Lapa	Cambanha	Malhada	Manga	Morrinho	Jacaré	Jaguá	Pedras de M. Cruz	S. Francisco	S. Romão	Ilho Paracatú	Ualó	Guacó	Pirapora		
Joaquim	25	40	55	75	100	150	194	190	237	270	280	326	347	390	391	404	458	470	500	517	543	563	578	610	640	666	692	723	710		
Santana		15	30	50	75	125	169	174	212	251	255	301	322	335	366	359	453	454	481	492	518	538	553	591	615	641	667	699	715		
Casa Nova			15	35	60	140	154	159	197	236	240	286	307	320	351	364	438	439	469	477	503	523	538	576	600	626	652	684	700		
Santa Sé				20	45	95	139	144	182	221	225	271	292	305	336	349	421	424	454	462	488	508	521	561	585	611	637	669	685		
Olveira					25	75	119	124	162	201	205	251	272	285	316	329	403	404	434	442	468	488	503	541	565	591	617	649	665		
Remanso						50	94	99	137	176	180	226	247	260	291	304	378	379	409	417	443	463	478	516	540	566	592	624	640		
Pilão Arado							44	49	87	126	130	176	197	210	241	254	328	329	359	367	393	413	428	466	490	516	542	574	590		
Xoque Xoque								5	43	82	86	132	153	166	197	210	281	285	315	323	349	369	381	422	446	472	498	530	546		
Ientó									38	77	81	127	148	161	192	205	279	280	310	318	344	364	379	417	441	467	493	525	541		
Barra										39	43	89	110	123	154	167	244	242	272	280	306	326	341	379	403	429	455	487	503		
Murupá											4	50	71	84	115	128	202	203	233	241	267	287	302	340	364	390	416	448	464		
R. das Canoas												46	67	80	111	124	199	199	229	237	263	283	298	336	360	386	412	444	460		
Ilho Jardim													21	34	65	78	152	153	183	191	217	237	252	290	314	340	366	398	414		
Ilho de Ualó														14	44	57	131	132	162	170	196	216	231	269	293	319	345	377	393		
Rio Branco															31	44	118	119	149	157	183	203	218	256	280	306	332	364	380		
S. do Matão																13	87	88	118	126	152	172	187	225	249	275	301	333	349		
Lapa																	74	75	105	113	139	159	174	212	236	262	288	320	336		
Cambanha																		4	31	39	65	85	100	138	162	188	214	246	262		
Malhada																			30	38	64	84	99	137	161	187	213	245	261		
Manga																				8	34	60	80	105	131	157	183	215	231		
Morrinho																					26	46	61	89	123	149	175	207	223		
Jacaré																						20	35	73	97	123	149	181	197		
Jaguá																							16	53	77	103	129	161	177		
Pedras de M. Cruz																								38	62	88	114	146	162		
S. Francisco																									24	50	76	108	124		
S. Romão																										20	46	84	100		
Ilho Paracatú																											26	68	74		
Extrema																												32	18		
Guacó																															16

EMPRESA DE VIAÇÃO BAIANA DO SÃO FRANCISCO

DISTANCIA EM MILHAS ENTRE OS PORTOS DE ESCALA

Linha Joazeiro — Barreiras — Rio Grande
(A partir de Barra)

Barra	Boqueirão	Poço Redondo	Campo Largo	Porteiro	Sta. Luzia	Barreiras
Barra...	57	111	125	130	150	180
Boqueirão.....		54	63	82	93	132
Poço Redondo.....			14	23	39	78
Campo Largo.....				14	25	64
Porteiro.....					11	50
						Sta. Luzia..... 39

Linha Joazeiro — Formosa
(A partir de Barra)

Linha Joazeiro — S. José — Rio Corrente
(A partir do Sítio do Mato)

Barra	Boqueirão	Sta. Rita	Formosa	Sítio do Mato	Porto Novo	Sta. Maria	S. José
Barra...	57	114	173	Sítio do Mato.	45	68	89
Boqueirão....		57	116	Porto Novo.....		23	44
Sta. Rita.....			59	Sta. Maria.....			21

Linha Joazeiro — Boa Vista
(Pernambuco)

Joazeiro	Curuçá	Boa Vista
Joazeiro...	63	81
Curuçá.....		18

9) NAVEGAÇÃO MINEIRA DO RIO SÃO FRANCISCO

Tendo expirado, em 7 de janeiro de 1935, o contrato existente entre o Governo do Estado de Minas Gerais e o Governo Federal, lavrado por força do decreto n. 16.562, de 25 de agosto de 1924, continuou o serviço a ser feito em 1939, a título precário, em virtude da autorização de 13 de março de 1936, do Sr. Presidente da República, transmitida a este Departamento pelo officio da Diretoria Geral de Contabilidade do Ministério da Viação e Obras Públicas, n. 1.514, de 24 de abril desse mesmo ano.

1) *Vapores em tráfego:*

Estiveram em tráfego 7 vapores durante o ano de 1939.

2) *Linhas navegadas:*

Manteve a Navegação Mineira 3 linhas contratuais, nelas realizando 59 viagens contratuais e 13 extraordinárias, tendo ainda efetuado 37 viagens em diversas linhas extra-contratuais.

1 — Linha Pirapora-Joazeiro	(contratual)	38	viagens
2 — Linha Pirapora-Carinhanha ou Manga	»	16	»
3 — Linha Pirapora-Paracatú	»	5	»
4 — Linha Pirapora-Joazeiro	(extraordinária)	8	»
5 — Linha Pirapora-Paracatú	»	5	»
6 — Linhas diversas	(extra-contratual)	37	»

T o t a l — 109 viagens

3) *Milhas navegadas e dias de viagem:*

Foram navegadas 95.197 milhas e nelas gastos 2.357 dias de viagem.

4) *Consumos:*

A Navegação Mineira consumiu, durante o ano de 1939 10.352.490 quilos de lenha, 4.224 litros de lubrificantes e 415 quilos de estopa.

5) *Transportes:*

Foram conduzidos 9.703 passageiros, sendo 4.388 de 1.^a classe e 5.315 de 2.^a e transportados 22.841 volumes, pesando 9.934.740 quilos.

6) *Receitas:*

a) de tráfego:

A receita de passageiros foi de 465:065\$2 e a de cargas de 640:291\$4, perfazendo um total de 1.105:356\$6.

b) de subvenção:

A subvenção recebida foi de 264:952\$.

escala

				Xique-Xique	Pilão Arcado	Remanso	Oliveira	Santa-Sé	Casa Nova	Santana	Joazeiro
Pirapora	16	48	74	546	590	631	665	635	700	715	740
Guaiacul	32	58		530	574	615	649	669	684	699	724
Extrema		26		498	542	583	617	637	652	667	692
Barra do Paracatú				472	516	557	591	611	626	641	666
São Romão				455	499	540	574	594	609	624	649
São Pedro				422	466	507	541	561	576	591	616
				384	428	469	503	523	538	553	578
				374	418	459	493	513	528	543	568
				349	393	434	468	488	503	518	543
				323	367	408	442	462	477	492	517
				315	359	400	434	454	469	484	509
				285	329	370	404	424	439	454	479
				284	328	369	403	423	438	453	478
				210	254	295	329	349	364	379	404
				197	241	282	316	336	351	336	391
				166	210	251	285	305	320	335	360
				132	176	217	251	271	286	301	326
				86	130	171	205	225	240	255	280
				82	126	167	201	221	236	251	276
				43	87	128	162	182	197	212	237
				5	49	90	124	144	159	174	199
Xique				44	85	119	139	154	169	184	194
Pilão Arcado					41	75	95	110	125	140	150
Remanso						34	54	69	84	99	109
Oliveira							20	35	50	65	75
Santa-Sé								15	30	45	55
Casa Nova									15	30	40
Santana										15	25

NAVEGAÇÃO MINEIRA DO SÃO FRANCISCO

Distância em milhas entre os portos de escala

LINHA PIRAPORA - JOAZEIRO

Pirapora	Gouveia	Extrema	Baixa do Paracatu	S. Rencão	S. Francisco	Pedra de Maria da Cruz	Joaquima	Jacaré	Morrinhão	Manga	Malhada	Caribolândia	Lapa	Sítio do Mato	Rio Branco	Bom Jardim	Rincho das Camas	Morpará	Barral	Dacó	Nogue-Nogue	Pilão Areado	Remanes	Olveira	Santa-SC	Casa Nova	Santa-ES	Joazeiro
Pirapora	00	48	74	91	124	192	172	197	223	231	261	262	338	319	380	111	160	161	593	511	510	590	631	695	685	700	715	740
Gouveia		32	58	75	108	146	150	181	207	215	245	246	320	331	391	308	144	118	487	525	510	574	615	619	684	699	721	
Extrema			26	13	70	114	121	119	175	183	213	214	288	301	332	306	112	416	155	193	198	512	589	617	637	652	697	
Baixa do Paracatu				17	50	84	98	123	140	157	187	188	262	275	306	340	386	300	420	467	472	610	537	591	611	626	641	
São Rencão					33	71	81	100	132	140	170	171	245	258	289	323	369	573	112	150	155	499	510	574	591	600	621	
S. Francisco						38	48	73	99	107	137	138	212	225	256	290	336	340	379	117	127	160	507	511	581	576	591	
Pedra de Maria da Cruz							10	35	61	69	99	100	174	187	218	252	298	302	341	379	381	428	460	593	543	538	553	
Joaquima								25	51	59	89	90	164	177	208	242	288	292	331	369	371	418	459	493	513	525	543	
Jacaré									20	31	61	65	130	152	184	217	263	267	306	341	340	394	431	468	488	503	518	
Morrinhão										8	38	39	113	126	157	191	247	241	280	318	323	367	408	442	462	477	492	
Manga											11	11	105	118	149	183	229	233	272	310	315	359	401	431	454	469	481	
Malhada												1	75	88	110	143	199	203	242	280	285	329	370	401	421	439	454	
Caribolândia													71	87	118	152	198	202	241	279	281	328	369	403	423	438	453	
Lapa														13	41	78	121	128	167	205	210	251	295	320	349	361	370	
Sítio do Mato															34	65	111	116	154	192	197	241	282	310	339	351	366	
Rio Branco																31	80	84	123	161	166	210	251	285	305	329	360	
Bom Jardim																	16	59	89	127	132	176	217	251	271	286	301	
Rincho das Camas																		1	13	81	80	130	171	205	225	240	255	
Morpará																			39	77	87	126	167	201	221	236	251	
Barral																				38	41	87	128	162	182	197	212	
Dacó																					5	19	90	124	144	159	174	
Nogue-Nogue																						41	85	119	139	151	169	
Pilão Areado																							11	75	95	119	125	
Remanes																								31	51	69	81	
Olveira																									20	35	50	
Santa-SC																										15	39	
Casa Nova																											15	10
Santa-ES																												25

7) *Renda bruta total:*

A renda bruta total foi de 1.370:308\$6.

8) *Despesas de custeio:*

Foram de 841:142\$7 as despesas de custeio.

9) *Saldo ou "deficit":*

O tráfego deu um saldo de 264:213\$9 e a renda final foi de 529:165\$9.

As condições da Empresa de Navegação Mineira do Rio São Francisco pioraram de 1938 para 1939. Realmente foram realizadas menos 24 viagens e percorridas menos 11.179 milhas, aumentando, entretanto, o consumo de lenha de 1.463.690 (16,5%).

Os transportes baixaram, quer o de passageiros com menos 468 pessoas (—4,6%), quer o de carga com menos 101.636 volumes (—31,3%) e menos 3.764.908 quilos (27,5%).

Dáí terem caído todas as receitas: passageiros menos 23:271\$2 (—4,8%) e cargas menos 377:987\$8 (—37,1%) com um decréscimo na receita total de 401:258\$2 (—26,6%). A subvenção se manteve praticamente inalterada, com um aumento em 1939 de 664\$ (0,2%), tendo baixado a renda bruta total de 400:594\$2 (—22,6%).

As despesas de custeio também caíram de 302:670\$3 (—26,5%), havendo mesmo assim uma diminuição no saldo do tráfego de 98:587\$9 (—27,2%) e no saldo final de 97:923\$9 (—15,6%).

Assim, embora a Navegação Mineira do Rio São Francisco tenha apresentado saldos em 1939, foram eles nesse ano inferiores ao do ano anterior.

10) LLOYD BRASILEIRO — PATRIMÔNIO NACIONAL

A Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro manteve até 17 de junho de 1937 o seu serviço de navegação, de acordo com o contrato lavrado com o Governo Federal, em 28 de junho de 1928, por força do decreto n. 18.305, de 4 desse mesmo mês e ano, modificado na parte referente à subvenção, pelo decreto n. 19.198, de 2 de maio de 1930, lavrado de acordo com a autorização contida no art. n. 5, do decreto legislativo n. 5.751, de 27 de dezembro de 1929, e na parte referente às linhas de navegação, pela portaria, da Diretoria de Contabilidade do Ministério da Viação e Obras Públicas, n. 848, de 17 de dezembro de 1936.

De 17 de junho de 1937 em diante, passou, em virtude do decreto n. 1.708, de 11 do mesmo mês e ano, a ser denominado Lloyd Brasileiro (Patrimônio Nacional), ficando a União Federal responsável por todo seu ativo e passivo.

1) *Vapores em tráfego:*

Estiveram em tráfego, durante o ano de 1939, 59 vapores.

2) *Linhas navegadas:*

Manteve o Lloyd Brasileiro 14 linhas regulares de navegação, nelas realizando 280 viagens.

Além destas foram feitas 68 extraordinárias, 55 diversas, perfazendo um total de 503 viagens, assim distribuídas:

1 — Linha da Europa	(regular)	18 viagens
2 — Linha Manaus-Buenos Aires	»	39 »
3 — Linha Belem-Porto Alegre	»	40 »
4 — Linha Belem-São Francisco	»	49 »
5 — Linha Penedo-Laguna	»	14 »
6 — Linha Rio-Laguna	»	27 »
7 — Linha da Lagoa Mirim	»	26 »
8 — Linha de Mato Grosso	»	18 »
9 — Linha de Nova York	»	13 »
10 — Linha de Nova Orleans	»	11 »
11 — Linha de Tutóia	»	13 »
12 — Linha de Sergipe	»	3 »
13 — Linha do Rio da Prata	»	13 »
14 — Linha Recife-Porto Alegre	»	29 »
15 — Linha da Europa	(extraordinária)	3 viagens
16 — Linha Manaus-Buenos Aires	»	2 »
17 — Linha Belem-São Francisco	»	1 viagem
18 — Linha Rio-Laguna	»	7 viagens
19 — Linha da Lagoa Mirim	»	14 »
20 — Linha de Nova York	»	1 viagem
21 — Linha do Rio da Prata	»	16 viagens
22 — Linha Recife-Porto Alegre	»	27 »
23 — Linhas diversas	»	55 »

T o t a l — 403 viagens

As linhas de 1 a 8 são de passageiros e constantes da Portaria, da Diretoria Geral de Contabilidade do Ministério da Viação e Obras Públicas, n. 848, de 17 de dezembro de 1936, com modificação apenas na linha Penedo-Porto Alegre que passou a chamar-se Penedo-Laguna e as de ns. 9 a 14 são de carga, e aprovadas pelo decreto número 18.305, de 4 de julho de 1928.

A linha Recife-Porto Alegre é de carga, de acordo com o contrato celebrado por força do decreto n. 18.305, acima citado, nela trafegando algumas vezes, entretanto, navios de passageiros, em virtude de uma solicitação feita pelo Interventor do Estado de Pernam-

buco à Diretoria do Lloyd Brasileiro, segundo declaração verbal prestada a esta Divisão por um representante do mesmo Lloyd.

3) *Milhas navegadas e dias de viagem:*

Foram navegadas 1.477.203 milhas em 13.343 dias.

4) *Consumos:*

Consumiu o Lloyd Brasileiro 247.736.025 quilos de carvão, 56.254.674 quilos de óleo, 373.566 litros de lubrificantes e 12.183 quilos de estopa.

5) *Transportes:*

Foram conduzidos 85.974 passageiros, sendo 40.212 em 1.^a classe, 4.235 em 2.^a e 41.527 em 3.^a e transportados 19.555.413 volumes, pesando 1.160.609.988 quilos (inclusive a carga a granel).

6) *Receitas:*

a) de tráfego:

A receita de tráfego foi a seguinte: 21.522:886\$9 de passagens, 131.206:270\$7 de cargas e 16.173:265\$7 de diversas, perfazendo um total de 168.902:423\$3.

b) de subvenção:

O Lloyd Brasileiro não tem mais subvenção, recebendo em 1939 40.000:000\$000 de auxílio.

7) *Renda bruta total:*

A renda bruta total foi de 208.902:423\$3.

8) *Despesas de custeio:*

Atingiram a 126.364:946\$8.

9) *Saldo ou "deficit":*

O tráfego deu uma renda de 42.537:476\$5, sendo de 82.537:476\$5 a renda final.

O Lloyd Brasileiro (Patrimônio Nacional), embora realizando em 1939 menos 30 viagens (— 6,9%), percorrendo menos 135.269 milhas (— 8,4%) e conduzindo menos 6.778 passageiros (— 7,3%), aumentou o número de volumes transportados de 609.107 (3,2%) e o seu peso em quilos de 94.740.970 (8,9%).

As receitas cresceram todas: passageiros, 1.867:438\$8 (9,5%), cargas, 12.320:562\$5 (10,4%); diversas, 529:072\$1 (3,4%). Daí resultou um acréscimo de 14.717:073\$4 (9,5%) na receita total e na renda bruta total. Verificou-se a mesma variação nessas duas parcelas, em virtude de não ter havido alteração no auxílio recebido que foi o mesmo (40.000:000\$0) nos dois anos.

As despesas de custeio baixaram um pouco menos, 584.266\$3 (— 0.5%), havendo um aumento no saldo do tráfego de 15.301.339\$7 (56.2% e no saldo final também de 15.301.339\$7 (22,7%).

11) COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA

Manteve a Companhia Nacional de Navegação Costeira os seus serviços, em virtude de contrato lavrado em 30 de novembro de 1915, por força do decreto n. 11.774, de 3 do mesmo mês e ano, modificado pelo decreto n. 15.755, de 26 de outubro de 1922, depois pelo termo de acordo assinado em 9 de novembro de 1922, em seguida, pelo termo aditivo complementar ao de acordo assinado em 8 de maio de 1924 e finalmente, na parte referente às linhas de navegação, pelo Aviso, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, n. 49/G, de 1.º de fevereiro de 1929.

1) *Vapores em tráfego:*

Estiveram em tráfego 15 vapores.

2) *Linhas navegadas:*

Manteve a Companhia as suas 4 linhas contratuais, nelas realizando 119 viagens, além de outras extraordinárias e extra-contratuais, num total de 131, de acordo com a distribuição abaixo:

1 — Linha Rio Grande-Belem	(contratual)	54 viagens
2 — Linha Sul Norte (Porto Alegre-Cabedelo)	»	45 »
3 — Linha Porto Alegre-Rio	»	16 »
4 — Linha Imbituba-Rio de Janeiro	»	4 »
5 — Linha Rio Grande-Belem:	(extraordinária)	2 »
6 — Linha Porto Alegre-Imbituba	(extra-contratual)	4 »
7 — Linha Rio-Santos	»	4 »
8 — Linha Rio-Baía	»	1 viagem
9 — Linha Rio-Recife	»	1 »

T o t a l — 131 viagens

3) *Milhas navegadas e dias de viagem:*

Foram navegadas 612.640 milhas e gastos 4.456 dias de viagem.

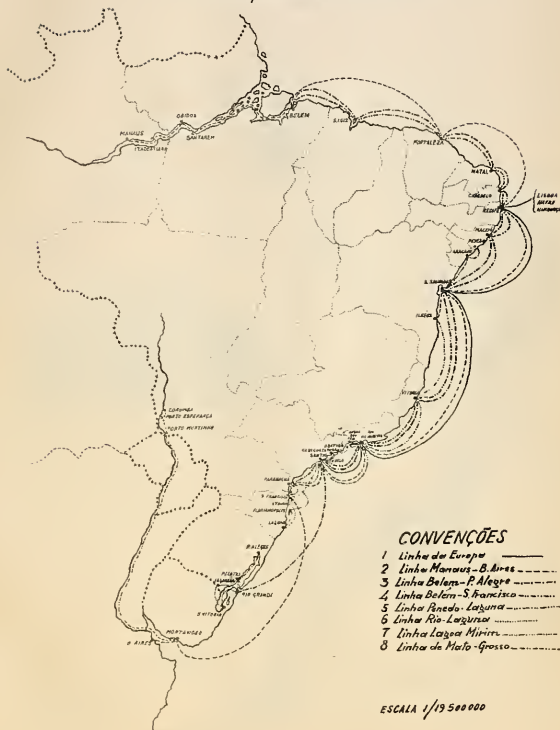
4) *Consumos:*

Foram gastos 53.493.000 quilos de carvão, 38.250.010 quilos de óleo, 257.229 litros de lubrificantes e 10.045 quilos de estopa.

5) *Transportes:*

Foram conduzidos 88.114 passageiros, sendo 52.002 de 1.ª classe, 4.392 de 2.ª e 31.720 de 3.ª e transportados 135 animais e 7.587.873 volumes, pesando 434.321.001 quilos.

D. N. P. N.
 4ª DIVISÃO
 Linhas de passageiros do Leste Brasileiro (P.N.)
 em trafego durante o ano de 1940



- CONVENÇÕES**
- 1 Linha do Europe —————
 - 2 Linha Manaus-B. Aires - - - - -
 - 3 Linha Belém-P. Alegre
 - 4 Linha Belém-S. Francisco -
 - 5 Linha Penedo-Lajurá - - - - -
 - 6 Linha Rio-Laguros - - - - -
 - 7 Linha Lagoa Mirim -
 - 8 Linha de Mato-Grosso - - -

ESCALA 1/1950000

D.N.P.N.
4ª DIVISÃO

Linhas de carga do Loide Brasileiro (P.N.)
em trafego durante o ano de 1940

CONVENÇÕES

- 1) Linha de Nova York - Antonina
- 2) Linha de Nova Orleans - Santos
- 3) Linha de Tutoia - Florianopolis
- 4) Linha de Sergipe - Rio de Janeiro
- 5) Linha Rio da Prata - Rio de Janeiro
- 6) Linha de Recife - Porto Alegre



ESCALA: 1/19 500 000

D.N.P.N.
4ª DIVISÃO

Linhas da Companhia Nacional de Navegação Costeira
em tráfego durante o ano de 1940



6) *Receitas:*

a) de tráfego:

De passageiros, 17.198:733\$3; de cargas, 52.053:485\$073; de animais, 10:872\$9 e de diversos, 11.408:498\$256, perfazendo um total de 80.671:589\$529.

b) de subvenção:

Recebeu a Companhia 6.753:550\$582 de subvenção.

7) *Renda bruta total:*

A renda bruta total foi de 87.425:140\$111.

8) *Despesas de custeio:*

As despesas de custeio atingiram o valor de 58.481:306\$291.

9) *Saldo ou "deficit":*

O tráfego deu uma renda de 22.190:283\$238, sendo a renda final de 28.943.833\$820.

Por aí se vê que a Companhia Nacional de Navegação Costeira apresentou vultoso saldo, perante o qual a subvenção recebida representa uma renda apenas de 30%, aproximadamente.

Embora em 1938 as condições da Companhia Nacional de Navegação Costeira já fossem muito boas, ainda melhoraram mais em 1939.

De fato, fazendo a Companhia menos 15 viagens (—10,3%) e tráfegando menos 12.864 milhas (—2,1%), conseguiu entretanto transportar mais 2.929 passageiros (3,4%) e 523.321 volumes (7,4%), pesando mais 31.354.306 quilos (7,8%). Daí resultaram os seguintes aumentos nas receitas de tráfego: passageiros: 1.562:247\$2 (10,0%); cargas: 6.049:906\$389 (13,1%); animais: 2:407\$0 (28,4%) e diversas: 151:883\$307 (1,3%).

Consequentemente, a receita de tráfego cresceu de 7.766:443\$896 (10,6%) e como a subvenção recebida também foi maior de 247:017\$172 (3,8%), a renda bruta total teve um aumento de 8.013:461\$068 (10,1%). As despesas de custeio também subiram de 3.091:767\$176 (5,6%), havendo ainda entretanto o considerável saldo no tráfego de 4.674:676\$720 (26,7%) e um saldo final de 4.921:693\$892 (20,5%).

12) LLOYD NACIONAL SOCIEDADE ANÔNIMA

O Lloyd Nacional S/A. terminou o seu contrato com o Governo Federal em 8 de janeiro de 1933, continuando, entretanto, a ter os seus serviços controlados por este Departamento.

1) *Vapores em tráfego:*

Estiveram em tráfego 24 vapores .

2) *Linhas navegadas:*

Manteve o Lloyd Nacional 9 linhas regulares de navegação, nelleas realizando 240 viagens, alem de 36 diversas, a saber:

1 — Linha Porto Alegre-Cabedelo	(regular)	17 viagens.
2 — Linha Antonina-Belem	»	14 »
3 — Linha Porto Alegre-Recife	»	23 »
4 — Linha Porto Alegre-Rio	»	47 »
5 — Linha Rio-P. de Areia	»	41 »
6 — Linha Imbituba-Rio	»	30 »
7 — Linha Rio-S. Mateus	»	8 »
8 — Linha Rio-Vitória	»	12 »
9 — Linha Rio-Itapemerim	»	12 »
10 — Linhas diversas	»	36 »

Total — 240 viagens.

3) *Milhas navegadas e dias de viagem:*

Foram navegadas 534.718 milhas em 6.252 dias.

4) *Consumos:*

Consumiram-se 55.614.619 quilos de carvão, 4.313.913 quilos de óleo, 173.398 litros de lubrificantes e 9.001 quilos de estopa.

5) *Transportes:*

Foram conduzidos 5.637 passageiros, sendo 5.604 de 1.^a classe e 33 de 2.^a e transportados 5.718.779 volumes, pesando 442.256.941 quilos.

6) *Receitas:*

a) de tráfego:

A receita de passageiros foi de 1.382:243\$2, a de cargas 48.533:939\$1 e a de diversos de 478:878\$0, perfazendo uma receita total de 50.395:060\$300.

b) de subvenção:

O Lloyd Nacional não é subvencionado.

7) *Renda bruta total:*

A renda bruta total é a própria renda do tráfego, uma vez que Sociedade não é subvencionada, isto é, 50.395:060\$300.

8) *Despesas de custeio:*

As despesas de custeio foram de 46.947:968\$678.

9) *Saldo ou "deficit":*

O saldo final do Lloyd Nacional (que é o mesmo que o do tráfego) foi de 3.447:091\$622.

O Lloyd Nacional S/A teve as suas condições pioradas de 1938 para 1939.

Na verdade, embora tenha a Sociedade realizado mais 13 viagens (5,7%) e percorrido mais 12.234 milhas (2,3%), transportou muito menor número de passageiros, cerca da metade do ano anterior, com uma diferença para menos de 5.578 pessoas ou sejam — 49,7%.

Dafí o ter diminuído a receita de passageiros de 1.279:890\$4 (—48,1%) e como a de cargas ainda caiu de maior quantia, embora com menor percentagem (— 3.079:472\$670 ou 6,0%) a receita total de tráfego sofreu uma queda apreciável de 4.285:409\$120 (— 7,8%).

Não sendo a Sociedade subvencionada, a renda bruta total também baixou desses valores em quantidade e em percentagem.

Por outro lado, tendo crescido bastante as despesas de custeio, de 4.581:987\$895 (40,8%), os saldos do tráfego e o final (que são iguais em virtude de não haver subvenção) baixaram consideravelmente: de 12.314:488\$637 em 1938, para 3.447:091\$622 em 1939, isto é, houve uma diminuição de 8.867:397\$015, ou sejam 72,0%.

Per aí vê que o Lloyd Nacional, embora apresentando saldo, piorou bastante de um ano para outro as suas condições de tráfego.

13) COMPANHIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO

A Companhia Comércio e Navegação manteve os seus serviços em 1939 de acordo com o contrato lavrado com o Governo Federal, em 8 de abril de 1921, em virtude do decreto n. 14.734, de 21 de março do mesmo ano e modificado, na parte referente ao número de viagens, pela portaria, da Diretoria Geral de Contabilidade do Ministério da Viação e Obras Públicas, n. 711, de 13 de setembro de 1935.

1) *Vapores em tráfego:*

Estiveram em tráfego 22 vapores.

2) *Linhas navegadas:*

Realizou a Companhia as suas viagens contratuais, e várias outras extraordinárias e extracontratuais, assim distribuídas:

1 — Linha Santos-Belem	(contratual)	12 viagens.
2 — Linha Rio-Porto Alegre	»	25 »

3 — Linha Santos-Belem	(extraordinária)	14 viagens.
4 — Linha Rio-Porto Alegre	»	114 »
5 — Linha Porto Alegre-Aracajú	(extracontratual)	21 »
6 — Linha Itajai-Aracajú	»	18 »
7 — Linha Porto Alegre-Macau	»	21 »
8 — Linha Santos-Areia Branca	»	10 »
9 — Linha Rio-Itaja'	»	7 »

Total — 242 viagens.

3) *Milhas navegadas e dias de viagem:*

Foram percorridas 660.836 milhas em 6.365 dias.

4) *Consumos:*

Consumiram-se 69.416.810 quilos de carvão, 3.640.500 quilos de óleo, 76.538 litros de lubrificantes e 6.681 quilos de estopa.

5) *Transportes:*

A Companhia só possui navios cargueiros, tendo transportado 854 animais e 6.463.890 volumes, pesando 595.500.058 quilos.

6) *Receitas:*

A Companhia não é subvencionada, de forma que só é levada em conta a receita do tráfego, que foi a seguinte: a de carga 44.747:617\$670 e a de animais 123:373\$6, num total de 44.870:991\$270.

7) *Renda bruta total:*

A renda bruta total é a própria receita total, isto é, 44.870:991\$270

8) *Despesas de custeio:*

Atingiram a 22.900:018\$390.

9) *Saldo ou "deficit":*

O saldo final foi de 21.970:972\$880, valor esse muito elevado para uma Companhia não subvencionada.

As condições da Companhia Comércio e Navegação melhoraram de 1938 para 1939. Na verdade realizou a Companhia mais 26 viagens (12,0%), percorrendo mais 60.015 milhas (10,0%). O consumo de carvão também cresceu de 5.822.264 quilos (9,2%), o que era natural, uma vez que foi realizado maior número de viagens, aumentando também a carga transportada de 581.946 (10%) no número de volumes e 89.979.188 (17,8%) no peso em quilos. Assim sendo, cresceu a receita de cargas de 5.198:231\$220 (13,1%), acarretando um acréscimo de 5.196:334\$820 (13,1%) na receita total, e na renda bruta total, visto como são iguais, por não ser a Companhia subvencionada.

D.N.P.N.
4ª DIVISÃO

Linhas da Companhia Comercio e Navegação em
trafego durante o ano de 1940



As despesas de custeio também cresceram de 3.284:424\$930 (16,7%), havendo ainda, entretanto, um saldo de tráfego e final a mais sobre o de 1938, de 1.911:909\$890 (9,5%).

14) COMPANHIA CARBONÍFERA RIO GRANDENSE

A Companhia Carbonífera Rio Grandense não tem contrato com o Governo Federal, gozando, entretanto, os seus navios das regalias de paquete, em virtude das autorizações do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, contidas nos avisos ns. 1.053 e 1.764, respectivamente, de 7 de maio e 26 de agosto de 1936, tendo sido o seu programa de linhas de navegação aprovado pelo portaria do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas, n. 530, de 3 de agosto de 1936.

1) *Vapores em tráfego:*

Estiveram em tráfego 9 vapores.

2) *Linhas navegadas:*

Manteve a Companhia as duas linhas constantes do seu programa, nelas realizando 25 viagens regulares e 31 extraordinárias, tendo ainda realizado uma viagem fora desse programa.

1 — Linha Porto Alegre-Tutóia	(regular)	13 viagens.
2 — Linha Porto Alegre-Cabedelo	»	12 »
3 — Linha Porto Alegre-Tutóia	(extraordinária)	15 »
4 — Linha Porto Alegre-Cabedelo	»	16 »
5 — Linha Rio de Janeiro-Porto Alegre	(diversas)	1 »
Total		57 viagens.

3) *Milhas navegadas e dias de viagem:*

Foram navegadas 260.668 milhas em 2.469 dias.

4) *Consumos:*

Foram consumidos 32.406.724 quilos de carvão, 4.288.934 quilos de óleo, 29.359 litros de lubrificantes e 4.339 quilos de estopa.

5) *Transportes:*

Foram transportados 4.904.764 volumes, pesando 31.636.417 quilos, dos quais 4.815.460 quilos foram de carga a granel.

6) *Receitos:*

Não sendo a Companhia subvencionada e não tendo conduzido em seus vapores nem passageiros, nem animais, nem diversos, toda

a sua renda proveio exclusivamente da carga transportada, sendo, pois, a receita de tráfego igual à de carga, no valor de 38.398:185\$090.

7) *Renda bruta total:*

Tambem foi de 38.398:185\$090.

8) *Despesas de custeio:*

As despesas de custeio chegaram a 21.394:019\$780.

9) *Saldo ou "deficit":*

O saldo final de 17.004:165\$310 assinala o oltimo estado em que se encontra a Companhia.

De 1938 para 1939, a situação da Companhia Carbonifera Rio Grandense, que já era das melhores, ainda teve consideravel aumento. Na verdade, realizando apenas mais uma viagem, os consumos, salvo o de carvão, foram todos diminuidos. A carga transportada foi muito maior, crescendo de 233.452 no número de volumes e de 16.658.257 no peso em quilos. Daí o ter sido a receita de cargas aumentada de 6.283:210\$470, ou sejam 19,6%. Como os navios da Companhia em estudo não transportam passageiros, e não sendo a mesma subvencionada, a receita total e a renda total, foram ambas acrescidas dessa mesma quantia.

As despesas de custeio tendo sido quasi as mesmas nos dois anos com um acrescimo em 1939, apenas de 0,5%, a renda do tráfego (que é igual à renda final, por não ser a Companhia subvencionada), apresentou o elevado saldo sobre o ano anterior de 6.177:718\$300.

Assim, a Companhia, que em 1938 já apresentava o consideravel saldo de 10.826:417\$010, conseguiu ainda aumentá-lo em 1939 de 57,1%.

15) EMPRESA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO HOEPCKE

O contrato da Empresa Nacional de Navegação Hoepcke, celebrado em 21 de maio de 1910, por força do decreto n. 7.954, de 14 de abril do mesmo ano, expirou em 10 de janeiro de 1933. Dessa data em diante, entretanto, continuou a Empresa a ter os seus serviços controlados por este Departamento até que, por despacho de 3 de julho de 1937, o Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas deferiu um requerimento da mesma Empresa solicitando lhe fossem concedidas as regalias de paquete para seus vapores.

1) *Vapores em tráfego:*

Teve a Empresa os seus 3 vapores em tráfego.

D.N.P.N.
4ª DIVISÃO

Linhas da Companhia Carbonífera Rio-Grandense
em tráfego durante o ano de 1940

CONVENÇÕES

- 1) Linha de Porto Alegre - Tuféia —————
- 2) Linha de Porto Alegre à Cabedelo - - - - -



2) *Linhas navegadas:*

Foram mantidas as duas linhas constantes do seu programa aprovado pelo Governo, e nelas realizadas 63 viagens, a saber:

1 — Linha Florianópolis-Laguna	(regular)	21 viagens.
2 — Linha Florianópolis-Rio de Janeiro	»	42 »
Total		63 viagens.

3) *Milhas navegadas e dias de viagem:*

Foram navegadas 61.740 milhas em 882 dias.

4) *Consumos:*

Consumiram-se durante o ano 5.813.000 quilos de carvão, 43.500 quilos de lenha, 9.385 litros de lubrificantes e 1.630 quilos de estopa.

5) *Transportes:*

Foram conduzidos 5.627 passageiros, sendo 2.442 de 1.^a classe, 3.185 de 3.^a e transportados 975.939 volumes, pesando 50.677.707 quilos.

6) *Receitas:*

Foram as seguintes: 450:459\$5 de passageiros, 4.815:134\$3 de cargas e 61:452\$8 de diversos, num total de 5.327:046\$600.

A Empresa não é subvencionada.

7) *Renda bruta total:*

Foi a mesma receita total, isto é, 5.327:046\$6, por não receber a Empresa subvenção alguma.

8) *Despesas de custeio:*

Ascenderam a 5.294:764\$300.

9) *Saldo ou "deficil":*

A Empresa apresentou um saldo de 32:282\$300.

A Empresa Nacional de Navegação Hoepcke conseguiu melhorar extraordinariamente a sua situação financeira de 1938 para 1939, muito embora tenha diminuído todas as suas receitas. Isso se deu entretanto por causa da grande redução verificada nas despesas de custeio.

Na verdade foram realizadas menos 19 viagens e conduzidos menos 1.049 passageiros (— 15,7%) e transportados menos 42.677 volumes (— 4,2%), com menos 1.272.146 quilos (— 2,4%). Assim ficaram as receitas diminuídas das quantias seguintes: passageiros 74:019\$3 (— 14,1%) e cargas 112:326\$4 (— 2,3%). Por terem sido transportados, porém, 61:452\$8 de diversos (quando em 1938 não houve essa receita, é que a receita total só ficou diminuída de 124:892\$900

(—2,3%). Como a Empresa não é subvencionada, a renda bruta total apresentou uma baixa igual, de 124:892\$9 (2,3%).

Por terem sido, entretanto, bem menores as despesas de custeio, como acima ficou dito, com uma diferença de 1938 para 1939, de 255:435\$680, isto é, 4,6%, a Empresa, que no primeiro desses dois anos, apresentara, um *deficit* de tráfego e final de 98:260\$480, acusou no segundo um saldo de 32:282\$300, isto é, uma diferença para mais de 130:542\$780, ou sejam 132,8%.

16) ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA

A estatística da Estrada de Ferro Santa Catarina é feita por gozarem os seus vapores das regalias de paquete.

1) *Vapores em tráfego:*

Estiveram em tráfego 1 vapor, 1 rebocador e 7 embarcações auxiliares.

2) *Linhas navegadas:*

Manteve a Estrada de Ferro Santa Catarina uma única linha, entre Blumenau e Itajaí, tendo nela realizado 153 viagens.

3) *Milhas navegadas e dias de viagem:*

Foram navegadas 10.867 milhas em 306 dias.

4) *Consumos:*

Foram consumidos 2.149.180 quilos de lenha, 551 litros de lubrificantes e 153 quilos de estopa.

5) *Transportes:*

Conduziu a Estrada 335 passageiros, sendo 10 em 1.^a classe e 325 em 2.^a e transportou 1 animal e 39.309 volumes, pesando 13.500.630 quilos.

6) *Receitas:*

Só houve receita de tráfego, visto como a Estrada não é subvencionada, sendo 716\$2 de passageiros, 161:530\$1 de cargas, 3\$0 de animais e 3:109\$9 de diversos, num total de 165:350\$20.0

7) *Renda bruta total:*

Foi a mesma que a receita total, isto é, 165:359\$200.

8) *Despesas de custeio:*

As despesas de custeio atingiram a 227:234\$701.

9) *Saldo ou "deficit":*

A Estrada apresentou um *deficit* de 61:875\$501.

D. N. P. N.
4ª DIVISÃO

Linhas da Empresa de Navegação Hoepcke em
tráfego durante o ano de 1940

CONVENÇÕES

- 1) Linha Florianópolis-Rio ———
- 2) Linha Florianópolis-Laguna - - - - -
- 3) Linha Florianópolis-Paranáguá ······



ESCALA 1/1950000

A Estrada de Ferro Santa Catarina diminuiu de 1938 para 1939 o seu *deficit* de tráfego, bem como o *deficit* final, que são iguais, por não ser a Empresa subvencionada.

Realmente foram realizadas menos 62 viagens (— 28,8%), gastos menos 144 dias (— 32,0%) e percorridos menos 4.457 milhas (— 29,1%) e consumidos menos 825.422 quilos de carvão (—27,7%). Foram conduzidos menos 153 passageiros (— 31,3%) e transportados menos 39.309 volumes (— 35,4%) pesando menos 4.971.914 quilos (— 26,9%). Daí terem diminuído todas as receitas, sendo a variação principal verificada na carga, com menos 56:203\$150 (—25,8%). Consequentemente a receita total também baixou (— 56:093\$050 ou — 25,3 %), tendo igual baixa a renda bruta total, por não ser a Empresa subvencionada. Como, porém, as despesas de custeio foram menores (— 69:262\$881 ou — 23,4 %), o *deficit* de tráfego e o *deficit* final diminuíram de 13:169\$831 ou sejam 17,6%.

17) COMPANHIA DE VIAÇÃO DE S. PAULO — MATO GROSSO

A Companhia de Viação São Paulo — Mato Grosso continuou os seus serviços em 1939, em virtude do contrato lavrado com o Governo, em 24 de março de 1933, por força do decreto n. 22.366 de 17 de janeiro do mesmo ano.

1) *Vapores em tráfego:*

Estiveram em tráfego 4 vapores.

2) *Linhas navegadas:*

Manteve a Companhia as três linhas previstas no seu contrato, nelas realizando 85 viagens, sendo 72 contratuais e 13 extraordinárias distribuídas do seguinte modo:

1 — Linha	Jupiá-Guaira	(contratual)	48 viagens.
2 — Linha	Ivinheima-Brilhante	»	12 »
3 — Linha	Rio Pardo-Anhanduí	»	12 »
4 — Linha	Jupiá-Guaira	(extraordinária)	12 »
5 — Linha	Rio Pardo-Anhanduí	»	1 »
			Total — 85 viagens.

3) *Milhas navegadas e dias de viagem:*

Foram navegadas 31.603 milhas em 600 dias de viagem.

4) *Consumos:*

Foram consumidos 3.150 quilos de óleo, 4.640.520 quilos de lenha, 4.839 litros de lubrificantes e 188 quilos de estopa.

5) *Transportes*:

Foram conduzidos 1.103 passageiros, sendo 560 de 1.^a classe e 543 de 2.^a e transportados 36.444 volumes, pesando 1.400.834 quilos.

6) *Receitas*:

a) de tráfego:

As receitas de tráfego foram as seguintes: 79:940\$0 de passageiros, 88:595\$8 de cargas e 171:113\$1 de diversos, num total de 339:648\$900.

b) de subvenção:

Recebeu a Companhia 150:000\$0 de subvenção.

7) *Renda bruta total*:

A renda bruta foi de 489:648\$900.

8) *Despesas de custeio*:

As despesas de custeio foram de 456:554\$000.

9) *Saldo ou "deficit"*:

O tráfego deu um *deficit* de 116:905\$100, havendo, todavia, um saldo final de 33:094\$89, graças ao auxílio da subvenção, donde se conclue que a ela deve a Companhia a sua subsistência.

A Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso peiorou de situação de 1938 para 1939. De fato, realizando o mesmo número de viagens, consumiu mais 464.964 quilos de carvão (11,1%); conduziu maior número de passageiros (287 ou sejam 35,2%), mas, como diminuiu bastante a carga transportada, quer no número de volumes, que baixou de 17.828 (— 32,8%), quer no peso em quilos, que desceu de 731.091 quilos (—34,3%), aumentou de 23:526\$1 (41,7%) e de carga diminuiu de 60:435\$4 (— 40,5%) e a de diversos de 5:933\$8 (— 3,3%), baixando consequentemente a receita total de 42:844\$1 (—11,2%). Como a subvenção recebida foi a mesm anos dois anos, a renda bruta total também baixou de 42:810\$1 (— 6,9%).

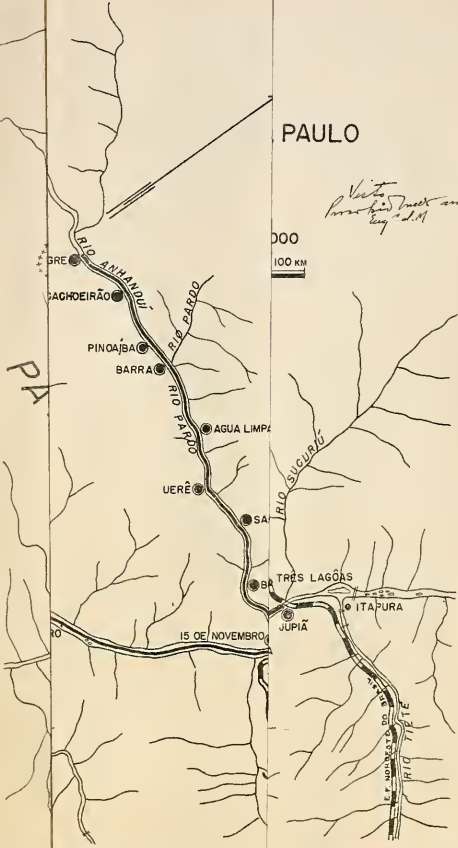
As despesas de custeio também diminuíram de 33:809\$9 (— 6,9%), mas, mesmo assim, o *deficit* do tráfego cresceu de 9:031\$2 (8,4%) e o saldo final diminuiu dessa mesma quantidade.

PAULO

*Vista
Ponte Rio Preto
1911*

000

100 KM



PA

ROSSO

EPITÁCIO - IGUASSÚ

INVINHEIMA - BRILHANTE

INVINHEIMA-BRILHANTE

	Rio Iguaeté	Rio Piquiri	Guaira	Guareí	Gato Preto	Cecílio	Barra Vacaria	Pensão	Ouro Verde	Guassú
Tibiriquá-Epitacio.....	173	184	189	162	194	227	259	292	310	324
	213	224	229	202	235	267	300	332	361	364
	224	235	240	213	246	278	310	343	362	375
	240	251	256	229	262	294	—	359	378	391
	254	265	270	243	275	308	340	373	391	405
	172	183	188	161	193	226	258	290	309	323
	189	200	205	124	211	243	275	308	327	340
	202	213	219	192	224	256	289	321	340	354
	211	221	227	200	232	265	297	329	348	362
	221	232	238	211	243	275	308	340	359	373
	248	259	265	238	270	302	335	367	386	400
	254	265	270	243	275	308	340	373	91	405
	270	281	286	259	292	324	356	389	408	421
	286	297	302	275	308	340	373	405	424	437
	127	138	143	116	148	181	213	246	265	278
	89	100	105	78	111	143	175	208	227	240
	81	92	97	70	103	135	167	200	219	232
	43	54	59	32	65	97	130	162	181	194
	32	43	49	43	76	108	149	173	192	205
	22	32	38	54	86	119	151	184	202	216
	11	22	27	65	97	130	162	194	213	227
emí	11	16	76	108	140	173	205	224	238	
Rio Piquiri		5	86	119	151	184	216	235	248	
		Guaira	92	124	157	189	221	240	254	
		Guareí		32	65	97	130	148	162	
		Gato Preto			32	05	97	116	130	
		Cecílio				32	65	84	97	
		Barra Vacaria					32	51	65	
		Pensão.						19	32	
		Ouro verde							13	

COMPANHIA VIAÇÃO SÃO PAULO-MATO GROSSO

DISTÂNCIA EM MILHAS ENTRE OS PORTOS DE ESCALA LINHA TIBIRIÇÁ EPITÁCIO IGUASSÚ

INVINHEIMA - BRILHANTE

RIO PARDO - ANIBANUI

GUAIRA

INVINHEIMA-BRILHANTE

Tibiricá-Epitácio	Morreana	Sto. André	Independência	Jopá	15 de Novembro	Burié	Sapé	Ucrê	Agua Limpá	Barra	Pindaíba	Cachoeiro	Alegre	7 de Setembro	Morreana Quê	São José	Barra Invinheima	Rio Ival	Rio Amambal	D. Carlos	Rio Igastemí	Rio Piquiri	Guaira	Caura	Cato Preto	Coelha	Barra Anicton	Pensão	Ouro Verde	Cassou	
Tibiricá-Epitácio	40	51	67	81	1	16	30	38	19	76	81	97	113	10	84	92	130	140	151	162	173	181	189	162	191	227	259	202	410	321	
Morreana		11	27	40	42	57	70	78	89	116	121	138	161	5	124	132	170	181	192	202	213	224	229	202	215	267	300	332	361	364	
Sto. André			16	30	32	47	61	69	100	127	132	148	165	97	135	143	181	192	202	213	224	235	240	213	246	278	310	341	362	375	
Independência				13	63	84	97	105	116	111	118	165	181	113	151	159	197	218	229	240	250	251	256	229	262	294	326	358	378	391	
Jopá					82	97	111	119	130	157	162	175	194	127	165	173	211	221	232	243	254	265	270	243	275	308	340	374	391	405	
15 de Novembro						15	29	37	48	75	80	96	112	45	83	91	129	139	150	161	172	183	188	161	193	226	258	290	309	321	
Burié							13	22	32	59	65	81	97	62	101	108	146	157	167	205	189	200	205	174	211	243	275	308	327	340	
Sapé								8	19	46	51	67	84	76	113	121	159	170	181	192	202	213	218	192	221	256	289	321	340	354	
Ucrê									11	36	43	59	76	84	121	130	167	178	189	200	211	221	227	200	232	265	297	329	348	362	
Agua Limpá										27	32	49	65	64	132	140	178	189	200	211	221	232	238	211	243	275	308	340	359	374	
Barra											5	22	38	121	159	167	205	216	227	238	248	259	265	238	270	302	335	367	386	400	
Pindaíba												16	32	127	165	173	211	221	232	243	254	265	270	243	275	308	340	373	391	405	
Cachoeiro													16	143	181	189	227	238	248	259	270	281	286	259	292	324	356	389	409	421	
Alegre														159	197	205	243	254	265	276	286	297	302	275	308	340	373	405	424	437	
7 de Setembro															38	46	84	94	105	116	127	138	143	110	138	181	213	246	265	278	
Morreana Quê																4	16	57	67	78	89	100	105	78	111	143	175	208	227	240	
São José																	38	49	59	70	81	92	97	70	103	135	167	200	219	242	
Barra Invinheima																		11	22	32	43	54	60	32	65	97	130	162	181	194	
Rio Ival																			11	20	32	43	49	43	76	108	140	173	192	205	
Rio Amambal																				11	22	32	38	54	86	119	151	184	202	216	
D. Carlos																					11	22	27	65	97	130	162	191	218	227	
Rio Igastemí																						11	16	76	108	140	173	205	224	238	
Rio Piquiri																							5	86	119	151	184	216	235	248	
Guaira																								92	121	157	189	221	240	254	
Guairá																									32	65	97	130	148	162	
Cato Preto																										32	65	97	110	130	
Coelha																											32	65	84	97	
Barra Anicton																												32	51	65	
Pensão																													19	32	
Ouro Verde																															13

MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS, DURANTE O ANO DE 1939

N. DE ORDEM	COMPANHIAS	TONELAGEM DE CARGA OFERECIDA	VIAGENS		
			NUMERO	DIAS	MILHAS NAVEGADAS
1	The Amazon R. S. Navigation Co. (1911) Ltd.....	79.257	223	5.555	460.427
2	Navegação do Alto Tapajoz.....	135	11	252	6.935
3	Navegação dos Autazes.....	2.400	24	132	15.600
4	Empresa Naveg. Araguaia-Tocantins.....	7.866	132	1.716	110.046
5	Emp. Naveg. dos rios Mamoré-Guaporé.....	922	23	493	23.304
6	Emp. de Naveg. São Luiz.....	24.810	246	1.445	65.341
7	Emp. Naveg. Fluvial do Baixo São Francisco.....	7.150	52	208	10.712
8	Emp. Viação Baiana do São Francisco.....	6.449	90	2.073	94.512
9	Naveg. Mineira do São Francisco.....	5.874	109	2.357	95.197
10	Loide Brasileiro (Patrimônio Nacional).....	1.312.266	403	13.343	1.477.203
11	Comp. Comércio e Navegação....	643.451	242	6.365	660.836
12	Soc. Anônima Loide Nacional.....	313.560	240	6.252	534.718
13	Comp. Nacional de Naveg. Costeira.....	333.720	131	4.456	612.640
14	Comp. de Viação São Paulo- Mato Grosso.....	3.665	85	600	31.603
15	Estr. de Ferro Santa Catarina....	17.143	153	306	10.867
16	Emp. Nac. de Navegação Hoepcke.....	27.725	63	882	61.740
17	Comp. Carbonif. Rio-Grandense....	288.192	57	2.469	260.668
	TOTAIS.....	3.074.585	2.284	48.904	4.532.349

MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS, DURANTE O ANO DE 1939

N. DE ORDEM	COMPANHIAS	CONSUMOS				ESTOPA (KGS.)
		COMBUSTÍVEIS (KG)			LUBRIFI- CANTES (KGS)	
		Carvão	Lenha	Óleo		
1	The Amazon R. S. Navigation Co. (1911) Ltd.....	1.105.900	196.698.990	—	16.750	1,036
2	Naveg. do Alto Tapajóz	—	—	17.066	1.619	11
3	Naveg. dos Autazes...	—	2.449.000	—	1.110	24
4	Emp. Naveg. Araguaia-Tocantins.....	—	1.739.821	186.393	10.909	1,421
5	Emp. Naveg. dos Rios Mamoré-Guaporé....	764	1.850.175	988	2.563	71
6	Emp. de Naveg. São Luiz.....	—	—	270.003	12.553	411
7	Emp. Naveg. Fluvial Baixo São Francisco.....	—	2.189.800	—	1.040	624
8	Emp. Viação Baiana do São Francisco.....	—	38.288.500	—	19.123	564
9	Navegação Mineira do São Francisco.....	—	10.352.490	—	4.224	415
10	Loide Brasileiro (Patrimônio Nacional)...	217.736.025	—	56.254.674	373.566	12.183
11	Comp. Comércio e Navegação.....	69.416.810	—	3.640.508	76.538	6.681
12	Soc. Anônima Loide Nacional.....	55.614.619	—	4.313.913	173.398	9.001
13	Comp. Nac. de Navegação Costeira.....	35.493.000	—	38.250.010	257.229	10,045
14	Companhia de Viação S. Paulo-Mato Grosso	—	4.640.520	3.150	4.839	188
15	Est. de Ferro Santa Catarina.....	—	2.149.180	—	551	153
16	Emp. Nacional de Navegação Hoepecke....	5.813.000	43.500	—	9.385	1.630
17	Comp. Carboníf. Rio-Grandense.....	32.406.724	—	4.288.934	29.359	4.339
	TOTAIS.....	435.586.842	260.401.976	107.225.639	994.756	48.796

MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS, DURANTE O ANO DE 1939

N. DE ORDEM	COMPANHIAS	TRANSPORTES			TOTAL
		PASSAGEIROS			
		1ª CL.	2ª CL.	3ª CL.	
1	The Amazon R. S. Navigation Co. (1911) Ltd.	14.167	—	13.856	28.023
2	Navegação do Alto Tapajoz.....	—	—	—	—
3	Navegação dos Autazes.....	959	—	526	1.485
4	Emp. Naveg. Araguaia-Tocantins.....	4.382	—	2.209	6.681
5	Emp. Naveg. dos Rios Mamoré-Guaporé....	135	—	262	397
6	Emp. de Navegação São Luiz.....	6.566	—	—	6.566
7	Emp. Naveg. Fluvial do Baixo São Francisco.	3.116	—	5.883	8.999
8	Emp. Viação Baiana do São Francisco.....	5.170	6.311	—	11.481
9	Naveg. Mineira do São Francisco.....	4.388	5.315	—	9.703
10	Loide Brasileiro (Patrimônio Nacional).....	40.212	1.235	44.527	85.974
11	Companhia Comércio e Navegação.....	—	—	—	—
12	Sociedade Anônima Loide Nacional.....	5.604	—	33	5.637
13	Comp. Nacional de Naveg. Costeira.....	52.002	4.302	31.720	88.114
14	Comp. de Viação São Paulo-Mato Grosso...	560	543	—	1.103
15	Estrada de Ferro Santa Catarina.....	10	325	—	335
16	Emp. Nacional de Navegação Hoepcke....	2.442	—	3.185	5.627
17	Comp. Carbonifera Rio-Grandense.....	—	—	—	—
	TOTAIS.....	139.713	18.121	102.291	260.125

MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS, DURANTE O ANO DE 1939

N. DE ORDEM	COMPANHIAS	ANIMAIS	TRANSPORTES	
			CARGAS	
			N. volumes	Peso em quilos
1	The Amazon R. S. Navigation Co. (1911) Ltd.	3.272	1.849.978	81.730.334
2	Navegação do Alto Tapajóz.....	—	6.459	257.950
3	Navegação dos Autazes.....	204	4.700	238.660
4	Empresa Naveg. Araguaia-Tocantins.....	35	145.072	7.444.735
5	Emp. Naveg. dos rios Mamoré-Guaporé.....	2	12.295	530.646
6	Empresa de Navegação São Luiz.....	—	337.049	19.830.352
7	Emp. Naveg. Fluvial do Baixo São Francisco..	—	5.438	306.305
8	Emp. Viação Baiana do São Francisco.....	81	223.316	9.334.159
9	Naveg. Mineira do São Francisco.....	—	222.841	9.934.740
10	Loide Brasileiro (Patrimônio Nacional).....	—	19.555.413	1.160.609.988
11	Companhia Comércio e Navegação.....	854	6.463.890	595.500.058
12	Sociedade Anônima Loide Nacional.....	—	5.718.779	442.256.941
13	Companhia Nacional de Navegação Costeira.	135	7.587.873	434.321.001
14	Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso.	—	36.444	1.400.834
15	Estrada de Ferro Santa Catarina.....	1	39.309	13.500.630
16	Empresa Nacional de Navegação Hoepcke...	—	975.939	50.677.707
17	Companhia Carbonifera Rio-Grandense.....	—	4.904.764	315.636.417
	TOTAIS.....	4.584	48.089.559	3.143.511.457

MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS DURANTE O ANO DE 1939

N. DE ORDEM	COMPANHIAS	RECEITAS		
		DE TRÁFEGO		QUOTAS DE SUBVENÇÃO (B)
		Diversas	Total (A)	
1	The Amzon R. S. Navigation Co. (1911).....	189:1458600	9.167:2748300	4.451:7638900
2	Navegação do Alto Tapajóz....	—	60:7648230	33:0008000
3	Navegação doa Antazes.....	6:3168000	28:7788610	96:0008000
4	Emp. Naveg. Araguaia-Tocantins.....	17:9988900	917:4208900	249:3068300
5	Emp. Naveg. dos rios Mamoré-Guaporé.....	1:8218100	91:3258100	298:8608800
6	Emp. de Navegação São Luiz....	—	1.660:8388700	330:4728800
7	Emp. Naveg. Fluvial Baixo São Francisco.....	1:1748700	40:3268500	99:9968520
8	Emp. Visção Baiana do São Francisco.....	6:3208800	1.324:1718900	375:3528000
9	Naveg. Mineira do São Francisco.....	—	1.105:3568600	264:9528000
10	Loide Brasileiro (Patrimônio Nacional).....	16.173:2658700	168.902:4238300	40.000:0008000
11	Companhia Comércio e Navegação.....	—	14.876:9918270	—
12	Soc. Anônima Loide Nacional..	478:8788000	50.395:0608300	—
13	Comp. Nac. de Naveg. Costeira...	11.408:4988256	80.671:5898529	6.753:5508582
14	Comp de Visção São Paulo-Mato Grosso.....	171:1138100	339:6488900	150:0008000
15	Est. de Ferro Santa Catarina.....	3:1098900	165:3598200	—
16	Emp. Nac. de Naveg. Hoepeke...	61:4528800	5.327:0468600	—
17	Comp. Carbonífera Rio-Grandense.....	—	38.398:1858090	—
	TOTALS.....	28.519:0948856	403.466:5618029	53.103:2548902

MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS, DURANTE O ANO DE 1939

N. DE ORDEM	COMPANHIAS	RECEITAS		
		DE TRÁFEGO		
		Passageiros	Cargas	Animais
1	The Amazon R. S. Navigation Co. (1911) Ltd.....	1.704.071\$500	7.191.491\$100	82.566\$100
2	Navegação do Alto Tapajoz.....	—	60.764\$230	—
3	Navegação dos Autazes.....	11.862\$000	8.500\$610	2.100\$000
4	Emp. Naveg. Araguaia-Tocantins.....	230.007\$800	668.739\$400	674\$800
5	Emp. Naveg. dos rios Mamoré-Guaporé.....	26.377\$700	63.057\$000	69\$300
6	Emp. de Naveg. São Luiz.....	201.042\$100	1.459.796\$600	—
7	Emp. Navegação Fluvial Baixo São Francisco.....	36.197\$500	2.954\$300	—
8	Emp. Viação Baiana do São Francisco.....	624.442\$700	692.538\$600	869\$800
9	Navegação Mineira do São Francisco	465.065\$200	640.291\$400	—
10	Loide Brasileiro (Patrimônio Nacional)	21.522.886\$900	131.206.270\$700	—
11	Companhia Comércio e Navegação..	—	44.747.617\$670	123.373\$600
12	Soc. Anônima Loide Nacional.....	1.382.243\$200	48.533.939\$100	—
13	Companhia Nacional de Navegação Costeira.....	17.198.733\$300	52.053.485\$073	10.872\$900
14	Comp de Viação São Paulo-Mato Grosso.....	79.940\$000	88.595\$800	—
15	Estrada de Ferro Santa Catarina....	716\$200	161.530\$100	3\$000
16	Emp. Nac. de Navegação Hoepcke.	450.459\$500	4.815.134\$300	—
17	Comp. Carbonif. Rio-Grandense....	—	38.398.185\$090	—
	TOTAIS.....	43.934.045\$600	330.792.891\$073	220.529\$500

MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS,
DURANTE O ANO DE 1939

N. DE ORDEM	COMPANHIAS	RENDA BRUTA TOTAL (C = A + B)	DESPESAS DE CUSTEIO (D)
1	The Amazon R. S. Navigation Co. (1911) Ltd.....	13.619:938\$200	8.817:852\$100
2	Navegação do Alto Tapajoz.....	93:764\$230	104:294\$560
3	Navegação dos Autazes.....	124:778\$610	118:551\$800
4	Empreza Navegação Araguaia:Tocantins.....	1.166:727\$200	954:185\$209
5	Emp. Naveg. dos rios Mamoré-Guaporé.....	390:185\$900	263:254\$300
6	Empresa de Navegação São Luiz.....	1.991:311\$500	731:434\$400
7	Emp. Naveg. Fluvial Baixo São Francisco.....	149:323\$020	125:442\$500
8	Emp. Viação Baiana do São Francisco.....	1.699:523\$900	1.068:010\$300
9	Navegação Mineira do São Francisco.....	1.370:308\$600	841:142\$700
10	Leide Brasileiro (Patrimônio Nacional).....	208.902:423\$300	126.364:946\$800
11	Companhia Comércio e Navegação.....	44.870:991\$270	22.900:018\$390
12	Sociedade Anônima Leide Nacional.....	50.395:060\$300	46.947:968\$678
13	Companhia Nacional de Navegação Costeira.....	87.425:140\$111	58.481:306\$291
14	Companhia de Viação S. Paulo-Mato Grosso.....	489:648\$990	456:551\$000
15	Estrada de Ferro Santa Catarina.....	165:359\$200	227:234\$701
16	Empresa Nacional de Navegação Hoepeke.....	5.327:046\$500	5.294:764\$300
17	Companhia Carbonífera Rio-Grandense.....	38.398:185\$090	21.394:019\$780
	TOTAIS.....	456.569:815\$931	295.090:980\$900

MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS,
DURANTE O ANO DE 1939

N. DE ORDEM	COMPANHIAS	SALDO OU DEFICIT	
		DE TRÁFEGO (A—D)	FINAL (C—D)
1	The Amazon R. S. Navigation Co. (1911, Ltd.....)	+ 349:422\$200	+ 4.801:186\$100
2	Navegação do Alto Tapajóz.....	— 43:530\$430	— 10:530\$430
3	Navegação dos Autazes.....	— 89:773\$190	+ 6:226\$810
4	Empresa Naveg. Araguaia-Tocantins....	— 36:764\$300	+ 212:542\$800
5	Emp. Naveg. dos rios Mamoré-Guaporé...	— 171:929\$200	+ 126:931\$600
6	Empresa de Naveg. São Luiz.....	+ 929:404\$300	+ 1.259:877\$100
7	Emp Naveg. Fluvial Baixo São Francisco.....	— 85:116\$000	+ 14:880\$520
8	Emp. Viação Baiana do São Francisco....	+ 256:161\$600	+ 631:513\$600
9	Naveg. Mineira do São Francisco.....	+ 264:213\$900	+ 529:165\$900
10	Loide Brasileiro (Patrimônio Nacional)...	+ 42.537:476\$500	+ 82.537:476\$500
11	Companhia Comércio e Navegação.....	+ 21.970:972\$880	+ 21.970:972\$880
12	Sociedade Anônima Loide Nacional.....	+ 3.447:091\$622	+ 3.447:091\$622
13	Comp. Nacional de Naveg. Costeira	+ 22.190:283\$238	+ 28.943:833\$820
14	Comp de Viação S. Paulo-Mato Grosso...	— 116:905\$100	+ 33:094\$900
15	Estrada de Ferro Santa Catarina.....	— 61:875\$501	— 61:875\$501
16	Emp. Nac. de Navegação Hoepcke.....	+ 32:282\$300	+ 32:282\$300
17	Companhia Carbonif. Rio-Grandense.....	+ 17.004:165\$310	+ 17.004:165\$310
	TOTAIS.....	+ 108.375:580\$129	+ 161.478:835\$031

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS, NO ANO DE 1939

ESPECIFICAÇÕES	VALORES
Embarcações em tráfego.....	212
Tonelagem de carga oferecida.....	3.074.585
Viagens:	
número.....	2.284
dias.....	48.904
milhas navegadas.....	4.532.349
Consumos:	
combustíveis: (kgs.)	
carvão.....	435.586.842
lenha.....	260.401.976
óleo e derivados.....	107.225.639
lubrificantes (lts.).....	994.756
estopa (kgs.).....	48.796
Transportes:	
passageiros:	
1ª classe.....	139.713
2ª classe.....	18.121
3ª classe.....	102.291
total.....	260.125
animais.....	4.584
cargas:	
número de volumes.....	48.089.559
peso em quilos.....	3.143.511.457
Receitas:	
de tráfego:	
passageiros.....	43.934:045\$600
cargas.....	330.792:891\$073
animais.....	220:529\$500
diversas.....	28.519:094\$856
total (A).....	403.466:561\$029
quota de subvenção(B).....	53.103:254\$902
Renda bruta total (C=A+B).....	456.569:815\$931
Despesas de custeio (D).....	295.090:980\$900
Saldo ou deficit:	
de tráfego (A-D).....	+ 108.375:580\$129
final (C-D).....	+ 161.478:835\$031

COEFICIENTES DO TRÁFEGO, POR VIAGEM E POR MILHA, DE TODAS AS COMPANHIAS, DURANTE O ANO DE 1939

ESPECIFICAÇÕES	POR VIAGEM	POR MILHA
Consumo:		
combustiveis: (kgs.)		
carvão.....	190.712,3	96,106
lenha.....	114.011,4	57,454
óleo e derivados.....	46.946,4	23,658
lubrificantes (lts.).....	435,5	0,219
estopa (kgs.).....	21,4	0,011
Transportes:		
passageiros.....	113,9	0,057
animais.....	2,0	0,001
cargas:		
número de volumes.....	21.055,0	10,610
peso em quilos.....	1.376.318,5	693,572
Receitas:		
de tráfego:		
passageiros.....	19:235\$571	9\$693
cargas.....	144:830\$513	72\$985
animais.....	96\$554	\$049
diversas.....	12:486\$469	6\$292
Total (A).....	176:649\$107	89\$019
Renda bruta total (incl. subvenção) (B).....	199:899\$219	100\$736
Despesas de custeio (C).....	129:199\$203	65\$108
Saldo ou deficit:		
de tráfego (A-C).....	47:449\$904	23\$911
final (B-C).....	70:700\$016	35\$628

**QUADRO COMPARATIVO DO MOVIMENTO GERAL DE TODAS AS COMPANHIAS,
NO BIÊNIO 1938 --- 1939**

ESPECIFICAÇÕES	1938		1939		AUMENTO OU DIFERENÇA	
	EM QUANTIDADE	EM PORCENTAGEM	EM QUANTIDADE	EM PORCENTAGEM	EM QUANTIDADE	EM PORCENTAGEM
Viagens:						
número.....	2.308		2.284		24	1,0
dias.....	48.900		48.904		56	0,1
milhas navegadas.....	4.561.579		4.532.349		29.230	0,6
Consumos:						
combustíveis: (kgs.)						
carvão.....	440.788.835		435.586.842		5.201.993	1,2
álcool.....	229.360.828		260.401.976		31.041.148	13,5
óleo e derivados.....	110.658.300		107.225.639		3.432.661	3,1
lubrificantes (lts.).....	987.757		994.756		6.999	0,7
estopa (kgs.).....	51.162		48.796		2.366	4,6
Transportes:						
passageiros.....	268.264		260.125		8.139	3,0
animais.....	3.389		4.584		1.195	35,3
cargas:						
número de colunas.....	46.287.591		48.089.559		1.801.968	4
peso em quilos.....	2.908.744.443		3.143.511.457		234.767.014	8,1
Lucrativas:						
de tráfego:						
passageiros.....	41.609.953\$800		43.034.045\$000		2.324.091\$800	5,6
cargas.....	302.651.998\$004		330.792.891\$073		28.141.192\$879	9,3
animais.....	176.803\$900		220.529\$900		43.725\$600	24,7
diversas.....	27.656.728\$299		28.519.094\$856		862.366\$557	3,1
total (A).....	52.045.134\$693		403.466.561\$029		31.371.376\$336	8,4
quotas de subvenção (B).....	52.045.134\$693		53.103.294\$902		189.706\$572	0,3
Renda bruta total (C = A + B).....	425.011.733\$023		456.569.815\$931		31.558.082\$908	7,4
Despesas de custeio (D).....	283.433.330\$120		299.090.980\$900		11.157.650\$780	3,9
Saldo ou deficit:						
de tráfego (A - D).....	88.101.854\$573		108.375.580\$129		20.213.725\$556	22,9
final (C - D).....	141.078.402\$903		161.478.835\$031		20.400.432\$128	14,5

MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS, NO DECÊNIO 1930 — 1939

ANOS	VIAGENS			CONSUMOS			LUBRIFI- CANTES (LTS.)	ESTOPA (KGS.)
	NUMERO	DIAS	MILHAS NAVEGADAS	CARVÃO	COMBUSTIVEIS (KGS)			
					LENHA	OLEO		
1930.....	2.120	44.347	4.304.871	504.137.171	150.582.469	51.542.357	1.018.194	75.636
1931.....	1.944	41.173	4.273.375	461.160.838	122.147.428	96.684.060	931.223	64.148
1932.....	1.689	36.525	3.444.536	399.498.301	177.760.604	82.605.604	678.951	50.239
1933.....	1.805	38.525	3.073.950	426.308.069	134.366.646	90.225.470	742.409	56.213
1934.....	1.811	38.376	3.553.925	387.022.020	142.190.523	99.558.437	770.310	53.069
1935.....	1.738	37.105	3.428.489	384.028.478	141.880.974	84.314.927	699.394	46.160
1936.....	1.985	41.003	3.968.274	478.379.356	170.207.181	109.241.837	838.369	49.186
1937.....	2.927	48.437	4.353.429	452.390.181	223.858.168	100.613.988	709.255	51.295
1938.....	2.307	48.950	4.561.579	440.788.835	229.360.828	110.658.300	987.757	51.162
1939.....	2.284	48.904	4.532.349	435.586.842	260.401.976	107.225.639	994.756	48.796

MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS, NO DECÊNIO 1930 — 1939

ANOS	TRANSPORTES			
	PASSA-GEIROS	ANIMAIS	CARGAS	
			N. VOLUMES	PESO EM QUILLOS
1930.....	272.768	5.224	35.185.854	2.065.664.681
1931.....	246.276	3.693	36.618.290	2.412.697.540
1932.....	245.578	1.524	32.719.674	1.943.031.458
1933.....	232.930	3.149	30.950.951	2.022.979.877
1934.....	243.708	2.617	36.717.742	2.233.593.967
1935.....	216.312	3.512	33.484.706	2.223.566.335
1936.....	252.551	5.106	40.532.666	2.537.638.261
1937.....	482.828	3.396	46.612.593	2.934.480.362
1938.....	268.264	3.389	46.287.591	2.908.744.443
1939.....	260.125	4.584	48.089.559	3.143.511.457

MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS, NO DECÊNIO 1930 -- 1939

ANOS	RECEITAS					TOTAL (A)	QUOTAS DE SUBVENÇÃO
	PASSAPOEIRO	CARGAS	ANIMAIS	DIVERSAS	TOTAL (A)		
	PASSAPOEIRO	CARGAS	ANIMAIS	DIVERSAS	TOTAL (A)		
1930.....	26.172.296\$961	142.634.360\$095	189.452\$540	9.316.490\$199	178.232.600\$395	26.268.168\$276	
1931.....	27.114.682\$267	177.092.914\$261	83.127\$649	9.149.127\$756	213.439\$851\$933	29.956.804\$371	
1932.....	25.556.534\$009	133.343.659\$898	39.873\$057	11.914.750\$050	170.852.817\$914	27.957.210\$256	
1933.....	25.843.629\$804	134.576.672\$041	72.603\$670	11.258.575\$583	171.751.481\$098	29.322.722\$304	
1934.....	27.097.926\$476	143.020.340\$658	45.933\$000	14.369.678\$690	182.533.878\$824	29.698.763\$382	
1935.....	31.446.800\$166	200.865.269\$178	95.947\$250	19.019.679\$127	251.427.465\$721	25.660.983\$920	
1936.....	55.278.553\$219	238.379.659\$403	222.104\$800	24.664.854\$961	208.545.171\$483	23.905.443\$832	
1937.....	40.759.538\$099	295.495.508\$465	198.008\$500	26.435.708\$185	362.888.763\$249	31.536.714\$931	
1938.....	41.609.953\$800	302.651.698\$694	176.803\$900	27.656.728\$299	372.065.184\$693	52.916.548\$330	
1939.....	43.934.045\$600	330.792.801\$073	220.529\$500	28.519.094\$856	403.466.561\$029	53.103.254\$902	

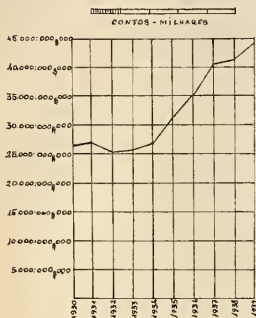
MOVIMENTO GERAL DAS COMPANHIAS FISCALIZADAS, NO DECÊNIO 1930 — 1939

ANOS	RENTA BRUTA TOTAL (C = A + B)	DESPESAS DE CUSTEIO (D)	SALDO OU DEFICIT	
			DE TRÁFEGO (A - D)	FINAL (C - D)
1930.....	204.500.768\$8071	164.994.222\$8651	+ 13.238.377\$744	+ 39.506.542\$020
1931.....	243.395.773\$304	179.971.241\$136	+ 33.408.610\$797	+ 63.425.532\$168
1932.....	198.810.023\$170	140.777.051\$321	+ 24.075.760\$593	+ 52.032.976\$849
1933.....	201.074.203\$592	163.147.569\$930	+ 8.603.911\$168	+ 38.362.172\$322
1934.....	214.232.642\$206	163.297.710\$584	+ 19.256.162\$240	+ 50.934.925\$022
1935.....	277.097.479\$641	197.507.519\$140	+ 53.919.376\$581	+ 79.589.960\$8501
1936.....	327.450.615\$315	226.934.558\$444	+ 71.610.613\$039	+ 100.516.056\$871
1937.....	304.425.478\$180	268.762.095\$396	+ 94.126.667\$853	+ 125.663.382\$784
1938.....	425.011.733\$023	283.933.330\$120	+ 88.161.854\$573	+ 141.078.402\$903
1939.....	456.569.815\$931	295.090.980\$900	+ 108.375.580\$129	+ 161.478.835\$031

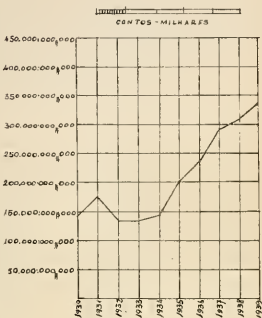
IMPRESA NACIONAL
RIO DE JANEIRO — 1941

Receita dos transportes pelas Companhias e Empresas de Navegação no decênio 1930-39

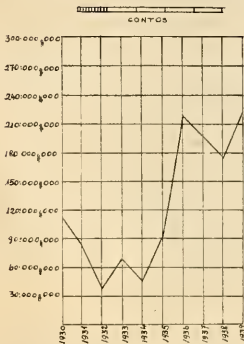
RECEITA DE PASSAGEIROS



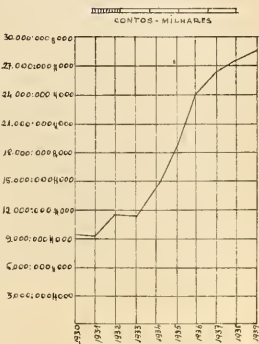
RECEITA DE CARGAS



RECEITA DE ANIMAIS

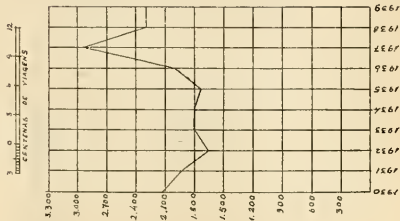


RECEITA DE DIVERSOS

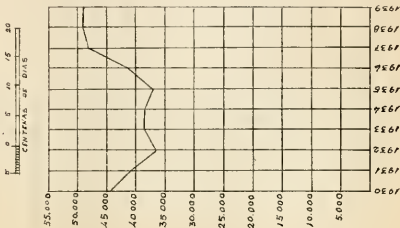


Movimento geral do tráfego das companhias e empresas de navegação no decênio 1930-39

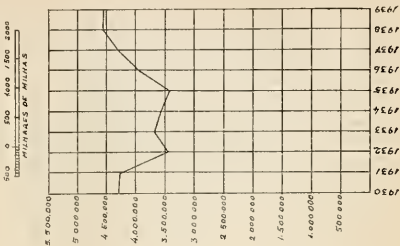
NUMERO DE VIAGENS REALIZADAS



DIAS DE VIAGEM



MILHAS NAVEGADAS

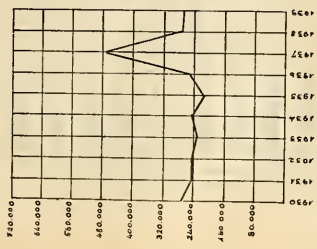




Movimento de transportes pelas Companhias e Empresas de Navegação no decenio 1930-39

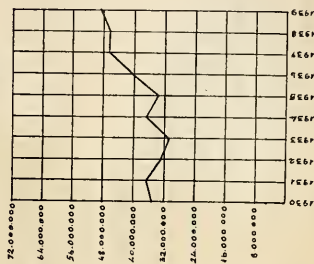
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

80 0 80 160 240 320
MILHARES
PASSAGEIROS - MILHARES



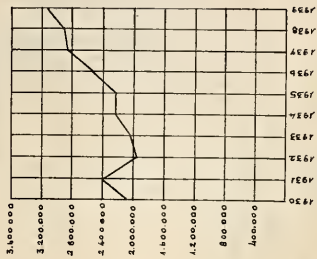
TRANSPORTE DE CARGAS
NUMERO DE VOLUMES

8 0 8 16 24 32
MILHARES
VOLUMES - MILHARES



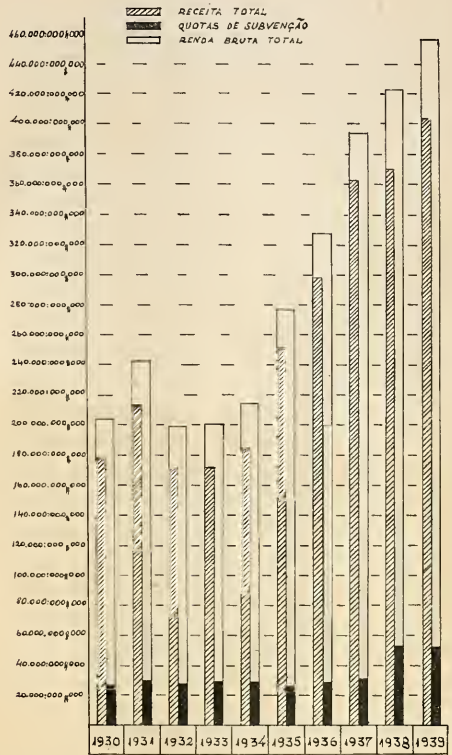
TRANSPORTE DE CARGAS
PREÇO EM TONELADAS

4 0 400 800 1200 1600
MILHARES
TONELADAS - MILHARES



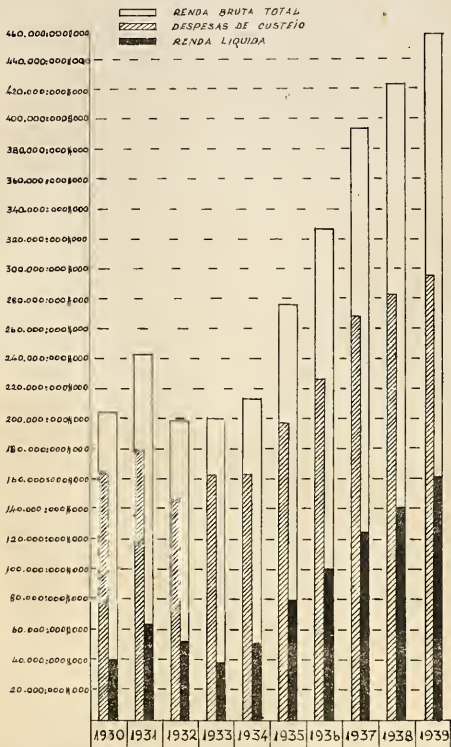
Receita geral das companhias e empresas de navegação no decenio de 1930-39

20 10 0 20 40 60 100
CONTOS - MILHARES



Receita, despesa e renda líquida das companhias e empresas de navegação no decênio 1930 - 39

20 10 0 10 20 30 40 50 60
CONTOS - MILHARES



Date	Description	Debit	Credit	Balance
1890				
Jan 1	Balance			
Jan 15	...			
Jan 30	...			
Feb 15	...			
Feb 30	...			
Mar 15	...			
Mar 30	...			
Apr 15	...			
Apr 30	...			
May 15	...			
May 30	...			
Jun 15	...			
Jun 30	...			
Jul 15	...			
Jul 30	...			
Aug 15	...			
Aug 30	...			
Sep 15	...			
Sep 30	...			
Oct 15	...			
Oct 30	...			
Nov 15	...			
Nov 30	...			
Dec 15	...			
Dec 31	...			

W. FAZENDA
D.A - 101-05

151231

CC



Biblioteca do Ministério da Fazenda

1306-46

387.10981

R382

Brasil. Depart. Nac. Portos e Nav.

AUTOR

Relatório - 1940.

TÍTULO

Este livro deve ser devolvido na última
data carimbada

1386-46

387.1081

R382

Brasil

