



ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

DIÁRIO DO CONGRESSO NACIONAL

SEÇÃO II

SUPLEMENTO AO N° 43

CAPITAL FEDERAL

SÁBADO, 24 DE ABRIL DE 1965

SENADO FEDERAL

COMISSÃO ESPECIAL PARA ESTUDAR OS TRANSPORTES MARÍTIMOS E FERROVIÁRIOS

TRABALHO QUE SE PUBLICA, DE ACÓRDÃO COM PÉDIDO DO SR. PRESIDENTE DA COMISSÃO ESPECIAL, PARA CONHECIMENTO DOS SENHORES SENADORES

I — INTRODUÇÃO

Criada em virtude de requerimento (Requerimento nº 752-63) do Senador José Ermírio de Moraes, aprovado na sessão do Senado, de 13 de novembro de 1963, a Comissão Especial para estudar os Transportes Marítimos e Ferroviários foi designada na mesma data. Entretanto, a Comissão só veio a encetar as suas atividades no ano em curso, valendo-se da prorrogação do prazo de seus trabalhos, requerida pelo Senador Júlio Leite (Requerimento nº 1.162-63, aprovado em 10 de dezembro de 1963), cujo término foi fixado em 15 de dezembro de 1964. A Comissão ficou composta de cinco senadores, a saber: Atílio Fontana, Sigefredo Pacheco, José Ermírio, Irineu Bornhausen e Júlio Leite, cabendo a presidência ao Senador Júlio Leite. Para Relator da parte de Transporte Ferroviário foi designado o Senador Atílio Fontana e, finalmente, para Relator dos Transportes Marítimos o Senador Irineu Bornhausen, autor do presente Relatório.

Durante o mês de julho do corrente ano, a Comissão, trabalhando intensivamente ouviu numerosos depoimentos de dirigentes e técnicos nos dois ramos de transporte. Cabe mencionar aqui, apenas, os depoentes que discorreram sobre os problemas de transporte hidroviário, prestando esclarecimentos e informações que fundamentam o presente trabalho. São elas, na ordem cronológica do seu comparecimento à Comissão:

Engenheiro Hélio Melo de Almeida, ex-Ministro da Viação, e presidente do Clube de Engenharia;

Engenheiro Mauricio Joppert, ex-Ministro da Viação e professor da Escola Nacional de Engenharia;

Sr. Rubens Rodrigues dos Santos, autor do trabalho "O Grande Naufrágio";

Sr. Charles Edgar Moritz, presidente da Confederação Nacional do Comércio;

Economista Humberto Bastos, presidente do Conselho Nacional de Economia;

Engenheiro Pedro Morand, superintendente da Companhia Nacional de Navegação Costeira;

Sr. Heitor da Cunha Pessoa, presidente do Centro de Navegação Transatlântica;

Deputado Dagoberto Sales, Secretário de Transportes do Estado de São Paulo;

Sr. Edgard Teixeira Leite, presidente em exercício da Confederação Rural Brasileira;

Sr. Hiacy Leal, presidente da Junta Governativa da Confederação Nacional da Indústria, que se fez acompanhar do Sr. Pedro Lício Cavalcanti, Assessor, que também prestou depoimento;

Sr. Leônidas Castello da Costa, diretor do Lloyd Brasileiro;

Sr. José Chrisanto Seabra Fagundes, superintendente da Administração do Porto do Rio de Janeiro;

Sr. Fernando Viriato de Miranda Carvalho, diretor do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis;

Sr. Paulo Ferraz, Presidente do Sindicato das Empresas de Navegação Marítima;

Aimoré Fernando Salduha da Gama Frota, presidente da Comissão de Marinha Mercante;

Sr. Otávio Pedro dos Santos, superintendente da Companhia Docas de Santos, que se fez acompanhar do diretor da mesma Companhia, Sr. Cândido Paula Machado, que também prestou depoimento;

Almirante Ayres Fonseca da Costa, representante da Indústria de Construção Naval, que se fez acompanhar do Sr. Orlando Barboza, diretor de Ishikawagina do Brasil, cujo depoimento também foi recolhido.

Além desses depoimentos, que acompanharam o presente Relatório, examinados os relatórios que nos foram entregues pelas diversas entidades acima mencionadas. Por outro lado, coligimos, por nossa própria iniciativa, uma série de dados, informações e esclarecimentos junto a repartições e entidades que cuidam do assunto, procurando completar as

informações prestadas nos depoimentos e esclarecer alguns pontos em debate.

O presente trabalho é, pois, o resultado de um exame acurado de todo o material que nos foi proporcionado sob essas diversas formas, bem como de um esforço de interpretação e elaboração do Relator.

Cumpre destacar que o Relatório descreve a situação tal como se apresentou no decorrer dos depoimentos prestados. O atual Governo, presidido pelo eminente Marechal Humberto Alencar Castelo Branco, vem, entretanto, adotando uma série de medidas no setor marítimo, tendo em vista corrigir muitos dos males aqui apontados. O presente Relatório significa, assim, uma tentativa de colaboração na obra comum de soerguimento dos transportes marítimos.

II — A NOSSA FROTA MERCANTE

Pais com uma das costas mais extensas do mundo — 3.887 milhas, sem contar o Rio Amazonas — com o gresso de sua população e seus centros de produção situados na área do litoral, o Brasil sempre teve, nos navios, o seu principal meio de transporte. E, ainda hoje, e por muito tempo, os transportes por água devem constituir o principal sistema de circulação de riquezas, o sistema indispensável e fundamental, que assume significação singular no comércio exterior do País, complementado pelo sistema ferroviário para o grande transporte no interior. No entanto, na prática, o transporte marítimo foi abandonado e o sistema ferroviário demasiadamente descurado, cedendo lugar ao sistema muitas vezes mais oneroso do caminhão.

1. Panorama Geral

Para um litoral tão vasto, e para atender a um comércio exterior que se exerce, na prática, exclusivamente por via marítima, possuímos cerca de 300 navios de longo curso e cabotagem com tonelagem de carga superior a 100t. (Vide Anexos ns. 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7) dos quais cerca de

um terço (99) em condições imprescindíveis do ponto de vista econômico, já que se trata de unidades com mais de 20 anos, mal conservadas algumas até com mais de 50 anos. Na prática, contamos com cerca de 200 navios em condições de navegar com proveito, muitos dos quais paralisados nos estaleiros. Quanto aos que se encontram em atividade, passam apenas cerca de 25% do tempo navegando, com um aproveitamento de pouco mais de metade de sua capacidade de carga, na cabotagem.

Nossa frota é, assim, inferior à da pequena Bélgica, com uma costa diminuta e um comércio exterior bem mais reduzido que o nosso. A proporção é ainda maior se considerarmos que, da nossa Frota, apenas 47 navios são destinados à navegação de longo curso, dos quais quatro com mais de vinte anos e vários outros em constantes reparos nos estaleiros.

A esses navios, cumpre acrescentar ainda 119 embarcações destinadas à navegação interior e uma frota de 64 petroleiros, dos quais sete com mais de vinte anos.

Quanto à tonelagem de carga, nossa frota de longo curso perfaz 235.607t, das quais 11.50 correspondentes a navios velhos, com mais de 20 anos. A tonelagem de carga total desses navios de cabotagem ascende a cerca de 633.200 toneladas, das quais 224.000t de navios obsoletos. Os petroleiros perfazem 542.584 toneladas, cabendo 8.149 toneladas às embarcações com mais de vinte anos ou de idade ignorada. Do total de petroleiros, 15 unidades, com uma capacidade global de 7.157t, fazem navegação interior.

Somente há poucos anos, demasiado tarde aliás, se iniciou um esforço para reaparelhar a nossa Marinha Mercante, instituindo-se um programa de construção naval, além da compra de alguns navios e afretamento de outros. Assim, em fins de 1963, estavam em construção, nos Estaleiros Nacionais, 26 unidades, com um total de 184.300 tdw. No segun-

do semestre do ano passado foram entregues à Marinha Mercante quatro navios novos, com um total de 27.875tdw, além de dois navios-circular e duas barcas. A entrega programada para o período próximo, salvo alteração, incluiria um total de 8 navios de diferentes tipos, totalizando 52.925tdw, e seis petroleiros, de 10.500 toneladas cada um. Foram adquiridos ainda dois petroleiros na Iugoslávia, de 36.000t a unidade.

Como é sabido, o transporte marítimo no Brasil está, todo ele, sob a influência decisiva do Estado que, por sua vez, é o proprietário das duas grandes empresas de navegação: o Loide Brasileiro, que detém o quase monopólio da navegação de longo curso, e a Companhia Nacional de Navegação Costeira, que possui a maior frota de cabotagem, com 34 navios; além dos navios da Cia. siderúrgica Nacional, para o transporte de carvão (5 unidades), da Cia. de Navegação Baiana (com 7 navios de cabotagem, e mais cinco, para navegação interior), do Serviço de Navegação do Amazonas e de Administração do Porto do Pará — SNAPP — (com 6 de cabotagem e 25 interior), do Serviço de Navegação da Bacia do Prata e da Companhia de Navegação do São Francisco, que atendem à navegação daquelas duas grandes vias fluviais.

Afora as empresas oficiais, oito companhias possuem navios de longo curso, no total de nove unidades somando 28.507t, além de uma centena de empresas que se dedicam a cabotagem, cada uma delas contando com, apenas, um navio de pequena tonelagem. Dispõem de quatro navios ou mais, apenas sete empresas, das quais a maior — A Navegação Merçantil S.A. — conta com oito unidades, perfazendo 47.500 toneladas.

Todas essas embarcações particulares totalizam 179 unidades e cerca de 340.000 toneladas. Entretanto, desconhece-se o número e a tonelagem dos navios que se encontram efetivamente em ação.

2. A Situação da Costeira

Deixando de lado as companhias particulares, que sobrevivem a duras penas em meio ao tumulto gerado pelas leis e práticas absurdas que regem os assuntos do mar, trataremos, ainda que rapidamente, da situação da Costeira (vide Relatório da Costeira e depoimento do Sr. Pedro Morand).

A situação da Companhia Nacional de Navegação Costeira, a principal empresa de cabotagem do País, se nos apresentou, em nossos trabalhos, como calamitosa. Sabe-se, entretanto, que o Governo vem tomado uma série de medidas de recuperação e esgotamento da empresa. O quadro que se esboça a seguir, pois, pode ter sido modificado por força daquelas medidas.

A Costeira possui pouco mais de 30 navios (34 unidades, segundo estatística — Anexo 3), dos quais cerca de um terço se encontra nos Estaleiros para obras de maior vulto, além dos navios parados para reparos habituais. Em 1963, os navios da Costeira tiveram um aproveitamento de 20% apenas, isto é, passaram somente um quinto do tempo navegando. Aliás, de sua frota, 12 navios — um terço! — tem mais de vinte anos, restando 22 unidades em condições econômicas de exploração. Esses navios viajam com 40% de espaço ocioso, em média. Figuram na frota quatro navios de luxo, tipo "Princesa", que vêm dando um prejuízo da ordem de Cr\$ 60 milhões mensais, por unidade.

Na Costeira, como autarquia que é, se refletem, de modo bastante expressivo, todos os males que assolam as nossas empresas estatais em geral, e todas as mazelas oriundas das leis, decretos, portarias e práticas que re-

zem a navegação marítima, entre as quais o sistema esdrúxulo de aplicação cumulativa de dois regimes ao seu pessoal: o dos funcionários públicos e o dos trabalhadores regidos pela CLT. Voltaremos ao assunto adiante, quando tratarmos de custos e regime de trabalho.

O "deficit" operacional da empresa, no ano passado, foi de 5 bilhões de cruzeiros e as subvenções recebidas vão, em termos de produtividade, a mais de 200%, isto é, a Companhia recebe dos cofres públicos mais do dobro da receita gerada, por tonelada transportada. No princípio deste ano, a receita da empresa estava no nível de 200 milhões de cruzeiros para uma despesa de um bilhão de cruzeiros. Os novos administradores esperam elevar essa receita a um bilhão de cruzeiros até o fim de 1964.

O "deficit" orçamentário previsto para o corrente exercício é de Cr\$ 12,50 bilhões. Contudo, com aumentos havidos após a elaboração orçamentária, esse "deficit" se ampliou e, na verdade, para funcionar, a empresa terá de receber cerca de 20 bilhões dos cofres públicos este ano. Isso, sem contar as dívidas, que nortam, as principais, a Cr\$ 1,7 bilhão no corrente exercício.

Conta a Costeira com 7.730 empregados, distribuídos entre pessoal de escritório (580); operários navais 3.100; marítimos (2.300) e pessoas nas agências (160), além dos aposentados, que representam mais de 20% do pessoal e consomem 2,60 bilhões por ano. A fórmula de pagamento vai a mais de um bilhão de cruzeiros por mês, prevendo-se uma despesa total, em 1964, de Cr\$ 14,30 bilhões neste item (+).

A situação é ainda mais difícil porque, além do "deficit" e dos débitos da empresa terá de fazer investimentos urgentes para operar a contento. Os estaleiros da Ilha do Viana, por exemplo, custam mais de Cr\$ 300 milhões por mês. Só de mão-de-obra a Companhia pagou, o ano passado, Cr\$ 10 milhões por dia. No entanto, esses estaleiros ficam praticamente paralisados por falta de equipamento de força. A perda de mão-de-obra, por exemplo, em virtude de paralisações decorrentes da interrupção no fornecimento de energia sobe a Cr\$ 15 milhões por mês. Será necessário investir, de imediato, cerca de Cr\$ 1 milhão para que os Estaleiros possam produzir satisfatoriamente. Na presente situação, nem sequer têm condições de operar os novos diques ou utilizar os guindastes comprados há mais de quatro anos e até hoje não montados.

3. O Loide desaparecido

Quanto ao Loide Brasileiro, a situação não se nos apresentou menos constrangedora. Possui 35 navios, totalizando cerca de 200 mil dw, dos quais 20 em precário estado e conservação, com mais de 17 anos. Opera, também com navios afretados em número de oito, atualmente usados resultados são bastante disutíveis. O programa de reaparelhamento prevê a entrega, pelos Estaleiros Nacionais, de mais 22 navios no próximo quinquênio, sendo que 16 e 10 mil Tdw, em três anos e, 8 e 4 mil Tdw nos dois anos subsequentes.

Segundo o seu Diretor, o "deficit" mensal da empresa, atualmente, é de Cr\$ 3 bilhões quanta essa total é empregada no pagamento do pessoal. Só os aposentados consomem cerca de um bilhão de cruzeiros por mês. A receita industrial é aplicada quase que exclusivamente no financiamento do custo de operação e na

(+) — Depois de realizados os trabalhos da Comissão, foi concedido um novo aumento para os marítimos e que, naturalmente, virá a aumentar a despesa.

manutenção dos navios. A Revolução de março encontrou o Loide com dívidas, no País, de Cr\$ 5 bilhões e um débito, no Exterior de US\$ 5 milhões. O Loide possui um patrimônio que lhe permite usufruir de um cargo crédito. Entretanto, a situação de desequilíbrio em que se encontrava chegou a tal ponto que um navio se achava arrestado em Nova York devido ao não pagamento de um compromisso de US\$ 2.800.

O Loide desempenha importansíssimo papel na economia nacional já que representa a bandeira do Brasil no nosso próprio comércio exterior, onde, contudo, a sua participação é, ainda, demasiado modesta como se verá adiante.

III — PORTOS: O PROBLEMA MAIS GRAVE

O problema dos portos constitui o setor mais importante a considerar posto que representa o maior fator dos Transportes Marítimos.

O Brasil possui, teoricamente, mais de 40 portos marítimos, contando-se os portos fluviais diretamente ligados à navegação marítima. Dos 36 relacionados pela estatística (V. e Quadro V e outros do Anexo 8) 21 são "portos organizados" ob diferentes regimentos: como autoridade federal — Rio de Janeiro, Belém; sob administração do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis — Natal, Maceió e Laguna; sob regime de intervenção federal — Manaus e Ilhéus; e os demais como concessão aos Estados Santos, Salvador e Imbituba são explorados por companhias particulares, como concessionárias.

1. Os portos mais importantes

Esses 36 portos atenderam, em 1963, a 36.837 navios e movimentaram, no mesmo ano, 43.403.858 toneladas métricas de carga. Entretanto, alguns poucos portos são responsáveis pelo grosso da carga transportada. A Santos e Rio correspondem mais da metade (50,7%) considerando-se todos os tipos de carga à base dos dados de 1963 (Anexos 9 e 10). Tomando-se as médias anuais da carga movimentada no último quatriénio, temos que somente pelos seis principais portos (Santos, Rio, Vitória, Pôrto Alegre, R. Grande e Recife) transitou mais de 60% da carga (81,7%). Essa proporção chega a mais de 90% se acrescentarmos Salvador, Paranaúba, Belém, Imbituba e Manaus aos mencionados portos (Anexo nº II).

A concentração é ainda maior naquele se refere à carga destinada à navegação de longo curso (Anexo nº 12) já que, ai, segundo as médias do quatriénio 60-63, correspondem a Santos e Rio, 51,2% do movimento, e aos seis principais portos referidos, 82,1% do conjunto.

O transporte de granéis sólidos é líquidos está, também, de maneira mais acentuada ainda, concentrado em alguns portos. No que se refere à importação de granéis em geral com base nos dados de 1963, Santos e Rio respondem por 68,9% do total, enquanto que quatro portos — Santos, Rio, Pôrto Alegre e Rio Grande — absorvem 81,3% do movimento. No que concerne à exportação de granéis, cinco portos — Vitória, Rio Santos, Rio Grande e Imbituba — detêm 98,2% do movimento dos 36 portos considerados, cabendo a Vitória 48,6% e a Rio e Santos, 37,3%.

No total, isto é, Importações mais Exportações de granéis, ainda segundo os dados de 1963, corresponde a Santos e Rio, mais da metade do movimento, isto é, 56,6%.

Esses granéis se reduzem a poucos itens. Na pauta das importações, os granéis líquidos são constituídos fundamentalmente de petróleo e derivados, e quanto aos sólidos, predominam trigo e carvão. Nas importações de petróleo somente Santos res-

ponde por 57,0%. Os dois grandes portos Santos e Rio; correspondem quase 70%, isto é 69,6%. Se acrescentarmos aos mencionados, Pôrto Alegre e Pôrto Alegre, temos, para os quatro portos, 83,11% do movimento.

O grosso de importações de trigo é absorvido por, apenas, cinco portos, que detêm 80,7% do total de movimento: Santos, Rio, Recife, Pôrto Alegre e Fortaleza. A Santos e Rio, correspondem 63,8%.

No que concerne às importações de carvão, mais da metade do movimento concentra-se no Rio de Janeiro (55,7%), enquanto que quatro portos — Rio, Santos, Angra dos Reis e Vitória — respondem por 92,9% do total.

Na pauta das exportações, os minérios estão concentrados em dois portos apenas — Vitória (77,4%) e Rio, absorvem 99,7% do movimento. Entretanto, cumpre considerar as exportações de manganes, através do moderno embarcadouro de Santana, do Amapá, que ascenderam a 816.356 toneladas métricas o ano passado. Assim, se acrescentarmos ao conjunto também as exportações de manganes feitas pela ICOMI, teremos que os três portos detêm 99,7% do total, os quais cabem a Vitória 70,2%, ao Rio 20,1% e a Santana, 9,6%.

Quanto ao movimento de exportação de carvão, resume-se ao porto de Imbituba, realizando-se, eventualmente embarques poucos expressivos através de Laguna.

2. Movimento em descenso

Pelo quadro anexo (Anexo nº 8, Quadro V), verifica-se que tem ocorrido uma sensível diminuição no movimento dos navios nos últimos anos, especialmente na cabotagem.

Em conjunto, o movimento, nos 38 portos considerados, passou de 47.620 nacions, em 1961 para 36.837, em 1963. O número de navios aportados em Santos caiu de 3.598 em 61, para 3.279, em 63, muito embora tenha crescido o movimento das embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre, onde predomina a cabotagem, a retração foi mais sensível de 18.331 para 11.638 navios. Em Rio Grande, as cifras, quanto ao número de embarcações de longo curso. No Rio, a queda foi de 3.974 para 3.128 navios. Em Recife, de 1.783 para 1.284, no mesmo período. Em Pôrto Alegre,

mente. Assim, em Santos, de 1959 a 1963, a carga geral caiu em números absolutos, e a sua participação no conjunto desceu de 27,5 por cento para 20,8 por cento, no mesmo período. O mesmo ocorreu no Rio de Janeiro, de maneira ainda mais drástica, variando a percentagem da carga geral de 44,7 por cento para 15,9 por cento. No porto de Rio Grande também houve descenso em números absolutos e queda percentual: de 23,5 por cento para 11,6 por cento. Em Pôrto Alegre, onde predomina a carga geral, a queda foi de 61,5 por cento para 56,5 por cento. Em Recife, a participação da carga geral, que também caiu em números absolutos, passou de 67,6 por cento para 51,3 por cento, no mesmo período. O mesmo ocorreu em outros portos salvo Paranaguá, graças ao incremento das exportações de café em 1963.

3. A questão do reaparelhamento. Os Portos brasileiros são, todos eles, atualmente, mal equipados ou insuficientemente aparelhados. Os de maior movimento vivem sobrecarregados. São frequentes as filas de espera dos navios e os atrasos nas operações de carga e descargas assumem, constantemente, senão permanentemente, proporções intoleráveis, que acarretam vultosos prejuízos diretos e indiretos. Os quadros VI, VII e VIII do Departamento Nacional dos Portos e Vias Navegáveis (Anexo nº 8) dão-nos uma idéia das condições e aparelhamento dos principais portos. A movimentação de carga por metro de cais e por ano nos fornece índices excessivos em relação aos índices internacionais considerados ótimos, isto é, 550-600 t/m/ano.

O quadro a seguir indica os diversos índices, com base no movimento relativo a 1963.

PORTO	Cais Acostável (em metros)	Toneladas transportadas por metro de Cais, no ano
Santos	7.649	1.736,30
Rio	6.792	1.287,8
Pôrto Alegre	6.622	407,9
Rio Grande	2.408	1.375,4
Recife	2.950	570,1
Vitória	1.460	4.567,4
Salvador	1.480	545,5
Belém	1.935	391,1
Paranaguá	1.590	658,8
Imbituba	140	4.594,4

Contudo, mesmo nas presentes condições, os portos não são aproveitados em todas as suas possibilidades, em virtude de operarem dentro de um sistema inadequado, onde falta coordenação entre as diversas espécies de serviço e graças a um regime de trabalho e a um sistema de remuneração inteiramente irracional.

Está claro que, para muitos portos, senão para todos, há insuficiência de cais de atracamento. Mas os índices expressos acima têm de ser considerados em termos muito relativos e não exprimem, realmente, a situação, uma vez que reamovimentação de granéis, em geral altamente mecanizada, incide, em grande proporção, no conjunto das operações. O problema é, pois, menos o de um aumento puro e simples da faixa acostável, do que uma questão de reaparelhamento e reorganização, que leve em conta as necessidades dos diversos tipos de cargo. A ampliação das extensões apropriadas ao atracamento, seja através do aumento da faixa de cais, seja através da construção de trapiches, deve ser levada a cabo em muitos portos, mas tendo em vista, principalmente nos grandes portos, as condições dos diferentes tipos de carga. Em muitos casos, mesmo com pequenos acréscimos do cais acostável, é possível intensificar de muito o movimento de carga, graças tão-somente a medidas de organização, reforma do sistema de trabalho e reaparelhamento (construção de armazéns, vias férreas, compra de equipamentos diversos para carga e descarga, etc.). Essa é, aliás, a linha de ação mais imediata e econômica, uma vez que obras portuárias de maior vulto demandam maiores recursos e, principalmente, prazos dilatados, e a solução do problema do congestionamento dos principais portos não pode ser protelada.

As deficiências dos portos são um fato incontestável. E' verdade que a criação do Fundo Portuário Nacional representou um passo positivo como

ponto de apoio ao soerguimento da atividade portuária. Apesar disso, porém, é forçoso reconhecer que o reequipamento dos portos foi nitidamente descurado. Não sólamente os investimentos foram insuficientes para as necessidades. Mas a balbúrdia, as oscilações e a descontinuidade de uma política portuária igualmente confusa levaram a demoras e paralisações numa série de providências e obras, inclusive o reaparelhamento do porto de Santos, cujos planos aguardaram, durante anos, as decisões de diferentes e sucessivas autoridades.

O porto representa, hoje, o problema mais grave da navegação sob certos aspectos. Em virtude da deficiência portuária, os navios passam, em média, cerca de três quartas partes do tempo parados. São freqüentes — ou, pelo menos, eram os casos extremos de não atendimento de navios, que acarretam a desmoralização do transporte marítimo. Um exemplo expressivo é o episódio, referido nos depoimentos, de um navio da Costeira, que partiu de Pôrto Alegre no dia 12 de janeiro do ano passado. No dia 6 de junho estava no Recife. Uma viagem de seis meses, que deu um frete líquido para o armador de Cr\$ 36.000.000. Nesse semestre, sómente as despesas diretas do navio chegaram a Cr\$ 180 milhões. A causa fundamental de tamanho absurdo foi a incapacidade dos portos para operarem em condições razoáveis.

4. Rendas das Taxas e Despesa de Exploração

Da renda dos fretes, 60 por cento até 80 por cento vão para as despesas portuárias; apenas, 40 por cento no mínimo, ficam com o armador. Mesmo assim, os portos explorados pelo Governo são, em geral, deficitários. O porto do Rio de Janeiro que, em outros tempos, até a década dos 50, era autosuficiente financeiramente, apresenta hoje um "deficit" de 18

bilhões de cruzeiros anualmente. E a atual Administração encontrou compromissos urgentes não saldados no montante de 5 bilhões. Ninguém vê dia mais ao porto do Rio; só a preços escorchantes.

Os quadros anexos (Anexos ns. 13 e 14, este último organizado pelo Relator), dão uma idéia de grandeza do movimento financeiro nos principais portos e das relações entre o volume da renda proveniente das taxas e as despesas de exploração. Deixando de lado os casos de Santos e Imbituba, entregue a particulares, verifica-se que a situação de vários portos de maior movimento tende a tornar difícil, se não impossível, o custeio da exploração com recursos próprios, sem falar das necessidades em investimentos. Assim, no Rio, enquanto cresce a renda, o deficit cresce em proporções maiores. Em Pôrto Alegre, a própria renda decrece, enquanto aumentam as despesas. Em Vitória, que, graças ao tipo especial de carga e ao seu aparelhamento moderno, opera com saldo, este tende a se reduzir a quase zero, uma vez que a renda diminuiu e a despesa aumentou. No Rio Grande, onde também há saldo, este tende a cair, enquanto em Belém o deficit tende a aumentar.

Em resumo, dos 21 portos organizados, sólamente sete, segundo os dados de 63, contam com uma Renda das Taxas capaz de cobrir as Despesas de Exploração. Desses 7 portos, três estão concedidos a particulares: Santos, Imbituba e Salvador, sendo que este último apenas o ano passado conseguiu obter uma renda capaz de equilibrar com a despesa. Os outros quatro são: Recife, Vitória, Rio Grande e Paranaguá. Paranaguá que, na média do último triénio, é um porto deficitário, conseguiu, nos últimos dois anos, um aumento substancial da renda, enquanto as despesas se reduziram.

Todos os demais portos, isto é, 14 portos, não auferem rendas suficientes sequer para atender às despesas de exploração.

As mercadorias fogem o quanto podem dos portos e dos navios. As próprias companhias de navegação chegam a transportar produtos seus por meio de caminhão. Armadores vendem embarcações para comprar caminhões, que carregam mercadorias, por vezes, de pôrto, em extensões de milhares de quilômetros. Explica-se a anomalia. Dentro do atual sistema não há garantia de prazo de entrega, não há garantia contra roubo e, em conjunto, os outros se tornam demasiados altos.

A situação se tornou tão séria que empresas particulares estrangeiras têm proposto a construção de piers no cais do Rio, por sua conta, desde que tenham preferência no trapiche.

Enfim, a navegação marítima está amarrada nos portos que, como já foi dito, em vez de pontos de escoamento, se transformaram em pontos de estrangulamento da circulação da riqueza nacional.

O atual sistema terá que ser profundamente modificado.

IV — MÉTODOS CAÓTICOS DE TRABALHO E DE REMUNERAÇÃO

O transporte marítimo se tornou indesejável, por extremamente oneroso, incerto, desorganizado e moroso. E isso não se deve apenas às deficiências materiais, muitas das quais já mencionados aqui. Concorrem para essa situação, também, o regime de operação nos portos e nos navios, o tumultuado e injusto sistema de remuneração e, sobretudo, a ausência de uma linha geral de ação nos transportes, que possa ser consubstancial num Plano Nacional de Transportes. Sem isso, dificilmente sanearemos o atual estado de coisas, não obstante os esforços meritórios e reais que os

administradores nomeados pelo Governo do eminente Marechal Castello Branco estão empreendendo, com sucesso, em diversos domínios. Porque, sólamente um Plano Geral, que exprima uma Política Nacional de Transportes, poderá pôr cônico à atual desordenação, não sólamente entre os diversos elementos que concorrem para o transporte marítimo, como também entre os diferentes sistemas de transporte: hidroviários, ferroviários, rodoviários e aéreos.

São essas causas que analisaremos a seguir, ainda que suscintamente, para destacar as consequências funestas de todas essas deficiências acumuladas nos transportes e apresentar sugestões para uma solução de conjunto.

Os métodos de trabalho e o regime salarial vigorantes nos navios e, sobretudo, nos portos, estão pejados de elementos irrationais, que concorrem sobremodo para a elevação dos custos e a ineficiência de todo o sistema.

No trabalho do porto intervêm diversas categorias de trabalhadores e funcionários, percebendo sob diferentes sistemas de salário e sem um perfeito entrosamento entre as suas atividades. São estivadores, conferentes, homens da resistência, arrumadores, consertadores e outros, uns recebendo por produção-tonelagem, outros por produção-unidade; outros percebem salário por jornada; e outros, ainda, ganham por mês. Não há perfeita articulação entre essas diversas categorias, não sólamente na questão de horários, por exemplo, que deveriam ser perfeitamente ajustados, inclusive com o pessoal da Alfândega. Mas, também, não há convergência de interesses na execução da tarefa comum, já que alguns lucram trabalhando mais, e outros, tem empenho em fazer render o trabalho ao máximo.

Devido à irrationalidade do sistema, o pessoal é excessivo e mal distribuído e a produtividade é baixa. Um turno de estiva, por exemplo, uma vez engajado, não pode ser substituído nas viés quatro horas subsequentes. Os homens, para resistir ao esforço, rezam-se entre si, de tal forma que o turno jamais trabalha completo, com o que decai a produção. O sistema de trabalho da estiva viola todas as normas e leis referentes à Higiene do Trabalho, impedindo, por outro lado, o trabalho contínuo do pôrto.

As lotações, horários e formas complicadas de pagamento são estipulados e indetaliados e não se ajustam às necessidades reais do serviço. Frequentemente, por exemplo, há conferentes em excesso, sem nenhuma razão para isso. Funcionam cinco conferentes em tarefas em que dois apenas seriam suficientes. Tal conferência, por outro lado, revela-se inoperante, uma vez que não há, em geral, coincidência entre a conferência do armador e a do pôrto, restando àquele, pelo atual sistema, apenas conformar-se com a decisão dos funcionários portuários. O número excessivo de conferentes sobrecreve os custos. Em geral, a conferência fixa com 50% de todo o gasto na estiva.

Não é possível reduzir a mão-de-obra, mesmo quando a carga é integralmente mecanizada, como no caso do carregamento de carvão. A estiva permanece a mesma. E até quando se embarca pedra de granito a operação deve contar com um bom número de consertadores, embora não haja nada a costurar ou a pregar.

Há, ainda, um espírito de corporação, exclusivista, em cada categoria, o que dificulta a boa distribuição do serviço.

Os arrumadores, por outro lado, recebem, uma parte do que o armador paga ao pôrto, segundo uma tabela

convencionada. Entretanto, devido aos privilégios introduzidos pela anarquia salarial, o arrumador, à miúdo, recebe mais do que o armador paga ao porto, como no caso dos gêneros alimentícios, em que se o armador recebe 800, o arrumador recebe 1.400.

Nos navios, onde o problema é menos grave, as discrepâncias são igualmente notórias. A começar pela lotação dos navios, que não é fixada a base de tonelagem. Entre nós, tanto faz que o navio seja de 5.000 ou de 30 mil toneladas: a tripulação é praticamente a mesma. A lotação dos navios é fixada por cima, ao contrário do que se pratica em outros países, dai as diferenças, em número de tripulantes, em relação aos navios de outras bandeiras. Há navios com dois, e até três, telegrafistas a bordo, quando não precisariam mais do que um. Existe pessoal em excesso, sem dúvida, sobretudo nos navios de menos tonelagem, mas este não é o único nem, talvez, o mais importante obstáculo. Há ate, quem justifique a tripulação em demasia, no Loide, pela necessidade de preparar pessoal. Problemas mais graves ainda são o sistema de ganhos extraordinários e o complicado sistema de atribuições de tarefas, que regem o pessoal do mar. Cada categoria de trabalhadores sómente pode fazer o que está minuciosamente descrito nas portarias e acordos, e nada mais. O cálculo dos ganhos é extremamente complicado, e, graças aos numerosos tipos de vantagens, chega-se à subversão salarial. Um capitão de navio da Costeira pode ganhar mais do que o Superintendente da Companhia; um mestre-arras faz mais do que o comandante, e qualquer piloto, com os ganhos extra, pode, também, perceber mais do que o comandante.

Um navio produz receita, devido a atual situação portuária, durante seis meses, no máximo. No entanto, paga salários durante treze meses.

V — BURECRATIZAÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO

Tanto nos portos como nos navios todos os descalabros medraram à sombra da intervenção mal conduzida do Estado. Uma política demagógica, que vem de muitos anos e que atingiu o auge durante o Governo Vargas, tornou os portos e as linhas de navegação meras repartições burocráticas em que o problema dos custos foi relegado a plano secundário. Os processos se acentuou a partir de 1953, quando o Estatuto dos Funcionários Públicos passou a ser aplicado ao setor portuário e às companhias do Governo. O pessoal ingressou na situação equivoca de funcionário e, ao mesmo tempo, trabalhador comum regido pela CLT, auferindo vantagens das duas condições. O sistema se afastou, depois, ao setor privado e, últimamente, tinha atingido a construção naval.

A burocratização dos serviços portuários e de navegação trouxe as mais funestas consequências para o transporte. Na Costeira, por exemplo, seus funcionários passaram à jornada de seis horas, com folga aos sábados. Cada funcionário goza de 30 dias de férias, o que representa a necessidade de mais um empregado para cada grupo de 12. Acrescente-se a isso as licenças-prêmio de seis meses, depois de dez anos. A Divisão de Pessoal da Costeira conta com 200 funcionários para um serviço que, numa empresa privada, requereria apenas dez. Isso não se deve apenas ao empreguismo. Mas, sobretudo, ao fato de que as fólihas de pagamento e as tarefas ligadas ao Pessoal são tão complicadas, por força do regime vigorante, que poucos funcionários não dariam conta do serviço.

Nos Estaleiros da Companhia, graças às influências políticas, de cunho empreguista, e devido ao sistema de

promoções aplicado, os operários de primeira são em número três vezes superior ao dos operários comuns, quando deveria suceder exatamente o contrário.

Convém frisar, aqui, que não são propriamente os salários altos que prejudicam os Transportes Marítimos. Como já acentuei anteriormente, não se trata de preconizar medidas totalitárias, que impliquem em prejuízo para os trabalhadores marítimos e portuários. Nas condições de inflação em que ainda vivemos, parece-nos difícil falar em salários demasiadamente altos e, mas ainda, em redução de salários. A nossa preocupação não deve ser, absolutamente, a de diminuir salários mas a de corrigir as distorções da atual estrutura social que prejudiquem o andamento do serviço e os próprios trabalhadores.

O mal, na questão salarial, é o tumulto só as vantagens mal alinhavadas as diferenças nos sistemas de remuneração para as diversas classes, o sistema injusto pelo qual cada um não recebe segundo o seu trabalho, sistema que permite, até a remuneração de homens que não trabalham e exploram o trabalho de outros, que não pertencem à corporação. Todo esse regime de horários, remuneração e especificação de tarefas, complicando, injusto obsoleto, foi introduzido, cumpre reconhecer não apenas em virtude da pressão das classes interessadas, mas, sobretudo graças à influência nos governos, que política de agitação de demagogos sempre procuraram utilizar o pessoal marítimo como massa-de-manoobra em suas "jogadas" políticas de cunho subversivo. Exemplo típico foi o benefício estapafúrdio aos arraia, ao tempo do Governo passado, que subverteu a hierarquia salarial no mar, acarretando, como uma reação-em cadeia, outros movimentos reivindicatórios entre os marítimos. A concessão de regalias e vantagens, indevidamente, nos portos provocou as mais extravagantes anomalias, como a concessão indiscriminada, agora corrigida dos benefícios da insalubridade ao pessoal do Porto do Rio de Janeiro, o que tornou o Rio o único porto do mundo considerado oficialmente insalubre em seu todo, como se vivéssemos permanentemente em meio a uma epidemia de peste ou de febre amarela.

Teoricamente, o transporte marítimo deve ser dez vezes mais barato do que qualquer outro sistema. Contudo no Brasil, a situação é o inverso. Ninguém quer saber de transporte pela água e não sómente porque é muitíssimo mais demorado e inseguro, mas, também porque é mais caro. Chegamos a um extremo em que em meados de 63 a tarifa marítima, em valores absolutos, quanto ao custo direto do prete, atingiu o dóbro do frete rodoviário.

É esse absurdo que o atual Governo está empenhado em corrigir, e nesse sentido é que se deve exercer a nossa colaboração e a do Senado da República, através de Comissão Especial para estudar o Transporte Marítimo e Ferroviário.

FALÊNCIA DA NAVEGAÇÃO FLUVIAL

Convém frisar que todos os males que minham a navegação marítima se fizeram sentir, com maior força ainda, nas linhas de navegação fluvial que em geral foram praticamente liquidadas, por não poderem suportar a sobrecarga resultante da aplicação da legislação e normas do transporte marítimo à sua atividade. Das linhas que, apesar de tudo, subsistiram em virtude de imposições econômico-sociais incontrastáveis, vale destacar o Serviço de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará, o SNAPP, por sua extensão e importância do seu trabalho. O SNAPP é

tíssima Bacia Amazônica, de vez que constitui o principal sistema de transporte e circulação na Região. De outra parte, opera em condições especiais, posto que deve assegurar o transporte durante todo o ano independentemente da rentabilidade das linhas e não obstante as dificuldades geradas pelas variações no regime dos rios. O SNAPP foi conduzido a uma situação de falência e, sobreviver e operar com proveito, terá de se beneficiar e revisão geral na legislação naval sómente de uma reorganização hidroviária e no sistema de transportes, mas também, de medidas especiais que alterem a estrutura e os métodos de trabalho da companhia.

O mesmo se poderá dizer de outras linhas importantes, que operam no Rio da Prata e no São Francisco.

Puanto à navegação fluvial de menor monta, sómente depois de uma profunda mudança no panorama dos transportes, poderá ser reexaminado em novas bases, o problema da sua reconstituição.

VI — CAUSAS DA BAIXA PRODUTIVIDADE

Dante dos fatos já expostos aqui, é possível alinhar as causas principais que concorrem para a quase falência do transporte aquático.

Em primeiro lugar, podemos mencionar as deficiências de ordem material. Os nossos portos não estão aparelhados para atender às necessidades atuais da economia nacional nem, com maior razão, às do nosso desenvolvimento futuro. Não possuem suficiente cais de atracação e carecem de equipamentos adequados. Quanto aos navios, são poucos e, em grande parte obsoletos.

Mencionarei, em seguida, a descoordenação entre os diversos sistemas de transporte, isto é, a falta de um plano de conjunto que permita uma articulação racional entre os diversos ramos e o crescimento harmonioso de todo o sistema. Os transportes marítimos se ressentem dessa falta de entrosamento.

Também a ausência de coordenação entre os diversos serviços portuários e marítimos, em virtude de que não há, no transporte hidroviário, um sistema orgânicamente estruturado nem uma autoridade coordenadora central que possa atuar sobre todos os elos da cadeia: estaleiros, navios, porto, alfândega, repartções, etc.

Indicarei, a seguir, o regime jurídico que rege as empresas do Governo na navegação e nos portos. Tais empresas, funcionando como autarquias, tendem à inoperância e ao malogro financeiro. Sem obedecer a critério empresarial, trabalham mal e são altamente deficitárias. Seu exemplo e influência contaminam todo o sistema, que se transforma numa fonte de desequilíbrio infacionário e num entrave ao desenvolvimento. Nossas linhas de navegação e ferrovias podem e devem ser subsidiadas, como ocorre em muitos países mais organizados do que o nosso. Mas os "deficits", entre nós, assumiram proporções assustadoras, tanto no setor marítimo como no ferroviário, onde a Rede Ferroviária Federal está, atualmente com um déficit de Cr\$ 1 bilhão por dia. E essa situação, evidentemente, está intimamente ligada ao próprio tipo de empresa burocratizada criado pela condição de repartição pública.

A essa causa acrescentarei o regime de trabalho e de remuneração caótico que, longe de facilitar boa remuneração aos trabalhadores, cria uma situação de incerteza e injustiças para a própria família marítima. Estou mesmo convencido de que os marítimos e portuários são suficientemente escarciados e patriotas para compreenderem a necessidade de corregir de um sistema que estrangula o desenvolvimento do País. Além disso, os próprios trabalhadores têm interesse

no progresso dos transportes, uma vez que não é do seu desejo levar à faéncia a navegação marítima, o que seria o mesmo, para eles que matar a galinha dos ovos de ouro. O sistema atual, que vem sendo corrigido com energia pelo Governo revolucionário, muito embora ainda sem obedecer a um plano de conjunto, corre para a baixa produtividade dos transportes hidroviários e para a sua desmoralização.

VII — RODOVIAS VERSUS NAVIOS E TRENS

Entre os obstáculos que se antepõem ao desenvolvimento do transporte marítimo, cumpre destacar um dos fatores que mais contribuem para minar as bases de sua economia. Trata-se da concorrência que as rodovias vêm fazendo às linhas de navegação e às estradas de ferro. O fato é que se calou, nos últimos lustros, num rodoviário excessivo, que vem provocando distorções indesejáveis em todo o sistema de transportes. Os investimentos no setor rodoviário, juntamente ao mais oneroso e o mais contraindicado para o transporte em massa a grandes distâncias, cresceram em demasia, em detrimento das ferrovias dos navios e dos portos. Nos anos de 1950 a 1959, os investimentos no setor rodoviário, se incluirmos também a aquisição de veículos, chegaram em média a 70% de todos os investimentos em transportes.

A partir de 1958, foi a seguinte a proporção dos investimentos públicos nos transportes:

Ferroviás	22,6%
Hidrovias	11,4%
Portos	8,9%
Rodovias	57,1%

A proporção dos investimentos no transporte hidroviário calou ainda mais em 1958 e só começou a crescer a partir de 1959, quando foi instituído o Fundo de Marinha Mercante. Mesmo assim, as proporções foram em 1961 e 1962, as seguintes:

Sistema de Transporte	1951	1962
Ferroviás	20,4%	22,3%
Hidrovias	13,2%	13,8%
Portos	3,1%	5,3%
Rodovias	63,3%	58,6%

Para 1963, o Plano Trienal, aliás abandonado, previa o crescimento relativo dos investimentos nos setores marítimo e ferroviário.

Contudo resta a conclusão de que os recursos acorrem em massa para o setor rodoviário, o qual, por outro lado, foi extremamente favorecido por uma política cambial irrealística que sómente agora se começou a corrigir. Essa política beneficiava o caminhão, de uma parte, subsidiando o custo da gasolina e do pneu, enquanto, de outra parte, tornava as tarifas da bandeira nacional no comércio externo inteiramente incapazes de concorrer com as tarifas de outras bandeiras.

Não admira que nessas condições contrariamente à lógica e a todo bom senso, o volume de carga transportada por caminhões tenha superado de muito o das ferrovias e navios. Em 1960, corresponderam às rodovias nada menos que 60,7% da carga transportada, em milhões de ton./Km/ano.

VIII — CONSEQUENCIAS NEGATIVAS PARA A ECONOMIA NACIONAL

Toda essa situação de anomalia nos transportes acarreta consequências das mais funestas para a vida do País. São inegáveis os prejuízos para a economia nacional de um sistema de transportes tão precário como o nosso. Pode-se dizer, sem medo de errar, que nenhum programa de desenvolvimento poderá ser levado a cabo, nenhum progresso real será conquistado, nenhum pro-

blema econômico importante será efetivamente resolvido se não pudermos contar com uma rede de transportes adequada e funcionando a contento.

1. Fator de encarecimento

O estado atual dos transportes, antes de mais nada, constitui um poderoso fator de encarecimento da produção nacional. Entre a produção da matéria prima e a sua elaboração está o transporte; entre essa elaboração e o mercado, está o transporte. E é sabido que o transporte constitui, hoje, principalmente se for utilizado o transporte marítimo, uma parcela de custo que para muitos artigos e mercadorias suplanta o próprio custo de fabricação. Frequentemente, a produção de certos artigos se torna desinteressante, quando o centro produtor se encontra afastado do mercado consumidor muito embora vigorem todas as demais condições para uma produção de qualidade e preços competitivos, unicamente devido ao obstáculo de transporte. O produtor não conta com o transporte adequado ou este encarece de tal forma o produto que o torna invendável. E' o caso, por exemplo, do manganês de Goiás, onde se pode extraír minério a bom preço, mas que não pode ser transportado para São Paulo de vez que o custo do transporte, por tonelada, é bastante superior ao custo da produção no local.

2. Fator de desperdício

O atual sistema de transportes representa, igualmente, um fator de desperdício, tal como a ausência de um bom sistema de armazenagem e ensilagem, principalmente na produção agrícola. Grande parte da produção de gêneros não vai ao mercado e se perde devido à insuficiência de transportes. E são consideráveis, igualmente, as perdas resultantes da deterioração de mercadorias que, embora destinadas ao consumo, ficam durante demasiado tempo nos patios de estacionamento nos armazéns, e mesmo no interior dos vagões e dos navios, graças à morosidade e à desorganização do sistema transportador. Uma pesquisa realizada há quinze anos revelou que, no Estado de São Paulo, o mais desenvolvido do País, e que conta com melhores transportes e com a agricultura mais avançada, cerca de 40% das colheitas se perdiam por falta de armazenagem e de transporte. Essa deve ser a situação hoje, na maioria dos Estados. Assim, não é difícil verificar que grande parte das atuais dificuldades no abastecimento residem na precariedade do sistema de transportes.

O Governo se empenha, anualmente, em lançar as bases de uma Reforma Agrária que venha a aumentar a produtividade da Agricultura e a melhorar as condições de vida dos que labutam no campo. Contudo, se não atacarmos, desde já, em profundidade, os males que assolam os transportes, os objetivos visados pelo Estatuto da Terra poderão ficar gravemente comprometidos. Não será possível conquistar êxitos importantes na Agricultura se não se cuidar seriamente, da reorganização e do reaparelhamento dos transportes.

3. Obstáculo à integração

O atual sistema de transportes constitui, igualmente, o mais sério obstáculo à integração da economia nacional. Não poderemos ter um mercado interno mais ou menos integrado enquanto perdurar o atual estado nos transportes. Na presente situação, cada Estado ou melhor, cada região, deve funcionar a certos ritmos, como uma pequena autarquia, dada a impossibilidade prática de trazer as mercadorias produzidas nas áreas que apresentam melhores condições, para onde devem ser consumidas. Com isso, não se aproveitam as possibilidades naturais oferecidas pelas diferentes zonas para uma pro-

dução em massa, porque é difícil para o produtor contar com um mercado nacional mais amplo. Frequentemente, numa região, há superabundância de determinado gênero, que apodrece por falta de consumo, enquanto em outra há carência do mesmo em virtude de condições climáticas adversas. Frequentemente a indústria do Nordeste é obrigada, para assegurar o lucro à sua produção, a vender mais caro na região do que no Sul; o consumidor nordestino deve arcar, de certo modo, com o diferencial representado pela distância do mercado consumidor, diferencial esse que se expressa no elevado custo do transporte.

4. Fonte de perda de divisas

Há que apontar, ainda, outra consequência essa das mais graves: as repercussões sobre o nosso Comércio Exterior e a Balança de Pagamentos. Sabemos que a escassez de divisas e o endividamento externo constituem a forte das principais dificuldades econômico-financeiras que atravessa o País. Não poderemos sair a nossa economia nem prosseguir no desenvolvimento nacional se não lograrmos aumentar a nossa receita em divisas de forma a podermos atender às nossas necessidades básicas de importação e aos nossos compromissos externos, a curto e a longo prazo.

No entanto, o mau estado dos transportes constitui um obstáculo decisivo ao aumento substancial de nossas receitas e à melhoria da Balança de Pagamentos, obstáculo que se manifesta sob diversas formas.

Primeiro, como barreira ao incremento das exportações. A situação atual dos nossos portos não permite o aproveitamento de todas as possibilidades oferecidas pelos mercados externos, tanto para artigos tradicionais de exportação como para novos itens. Não temos capacidade para transportar um volume muito maior que o da exportação habitual nem para fazê-lo, quando há transportes a preços competitivos. O caso do cacau já mencionado por mim na tribuna do Senado, é bastante expressivo. O transporte de uma tonelada de cacau de Ilhéus a Nova York custa 44 dólares. Porém, o embarque dessa mesma tonelada no porto de Ilhéus custa 65 dólares. Com isto, o nosso cacau em condições desfavoráveis para concorrer com o produto africano.

O ano passado, por exemplo, tivemos superprodução de milho, produzido que chegou a obter boa cotação internacional. Poderíamos ter conseguido com as vendas ao exterior de nosso milho, uns cinqüenta milhões de dólares. Mas, falharam os transportes.

Sabe-se, por outro lado, que seria possível ampliar a venda de artigos industriais ao estrangeiro, em poucos anos, até algumas centenas de milhões de dólares. Medidas nesse sentido foram estudadas e formuladas como a redução dos impostos sobre os produtos exportáveis. Mesmo, porém, que possamos levar a cabo todas essas providências de caráter fiscal, cambial e financeiro, resta sempre um obstáculo: não há transporte; ou este encarece de tal forma o artigo que o mesmo fica sem preço para competir. Para muitos produtos industriais, o custo de produção na fábrica, acrescido do custo do transporte até o porto, é muito inferior ao que é preciso pagar para deixar a mercadoria no armazém e embarcá-la no navio.

O fato é que a receita das nossas exportações vem marcando passo há muitos anos, por volta de 1,2 a 1,4 bilhões de dólares. No entanto, a França sómente em três anos, aumentou a renda de suas exportações de um montante igual a toda a nossa receita, o que dá bem a medida dos estreitos limites em que se movimenta o nosso comércio exterior.

De outra parte, as deficiências de transporte encarecem sobremaneira as importações, tanto pela sobrecarga que devemos pagar em virtude da demora dos navios nos portos, como pelo alto custo dos trabalhos nos portos.

Perdemos divisas, igualmente, com os pesados gastos no pagamento de fretes e armadores estrangeiros. Devido à falta de navios e à baixa produtividade do nosso transporte marítimo, a participação da bandeira brasileira no nosso próprio comércio exportador é inferior a 20%, cerca de 16% apenas. Gastamos em fretes, em 1962, cerca de 102 milhões de dólares. Dessa quantia, apenas 12 milhões, isto é 11,8% foram pagos a navios nacionais. Não possuímos, sequer, condições para transportar a metade do café que exportamos: em 1960, a participação do Loide foi de apenas 9%; em 1963, essa participação foi 22% na Linha do Golfo e de 17% na Linha do Leste. Nossos navios não têm capacidade, igualmente para transportar o trigo que importamos.

As deficiências nos transportes influem, ainda de maneira negativa sobre a produção substitutiva de importações, o que representa outra fonte de evasão de divisas. Basta citar o caso da fosforita de Olinda, cuja produção se destina a suprir o mercado interno de um artigo habitualmente importado. Entretanto, o produto nacional entrou em crise porque o frete pago, por saca de fosforita, de Recife a Santos, era superior ao preço do produto americano posto em Santos, incluindo-se ali o frete. Dessa forma, nem entregue de graça podia o produto nacional concorrer, dentro do País como similar estrangeiro. A correção da taxa artificial de câmbio modificou a situação, mas o episódio ilustra bem a que extremos pode chegar a influência de um sistema de transportes inteiramente inadequado.

Há mais, porém. Este ano estamos importando cerca de 300 mil toneladas de sal, isto é, um artigo nosso tradicional, no valor de cerca de 10 milhões de dólares, por absoluta deficiência dos nossos portos, segundo informação do Presidente da Comissão de Marinha Mercante, o Ilustre Almirante Fernando Saldanha da Gama Frota que, ao nos dar a notícia, comentou, com muita propriedade: com esses dólares poderíamos equipar dois portos.

Tais são, pois, algumas das consequências no setor externo da nossa economia.

Creio que, de tudo o que foi visto, ressalta a conclusão de que a precariedade dos nossos Transportes, num fator impeditivo do desenvolvimento. Transformou-se, por assim dizer, no "nó górdio" que precisamos cortar, para podermos progredir.

CONCLUSÕES E SUGESTÕES

Dianete de tudo o que foi dito, resta-me sugerir algumas providências que se me afiguram úteis e acertadas para recuperar os transportes marítimos e promover o seu desenvolvimento em medida compatível com as necessidades vitais do País.

Antes de mais nada, há que formular diretrizes para o conjunto do sistema transportador, em função dos rumos e metas que a Nação deve trilhar e alcançar, na presente etapa, para assegurar o seu crescimento econômico e novos níveis de progresso e bem-estar social. Cumpre definir, assim, uma política de transportes e consubstancial-a num Plano Nacional de Transportes. O Plano cuidaria de fixar as diretrizes gerais para a totalidade dos transportes, bem como o peso relativo e os objetivos a alcançar de cada setor, de tal forma que se possam corrigir, com o tempo, os desequilíbrios setoriais, promover

o entrozamento entre os diferentes setores e reformar os defeitos de estrutura e de método em cada setor.

Tal Plano geral teria de ser desdobrado em planos setoriais, nos quais estariam definidos as metas e os métodos de cada ramo de transporte, planos esses que, por sua vez, teriam de ser traduzidos em programas concretos, com investimentos, prazos e obras devidamente quantificados.

A elaboração e execução de um plano geral e de planos para os diversos ramos, como o do transporte marítimo, requer a existência de um órgão coordenador central. Não é possível, na questão do transporte como problema nacional, tratar de cada setor isoladamente, à revelia do que se passa ou se pretenda fazer em outros setores. Isso leva, evidentemente, ao desperdício de recursos e a distorções indesejáveis, como sucede atualmente: enquanto o sistema rodoviário cresceu de muito, as ferrovias permaneceram atrofiadas — o Tronco Principal Sul, por exemplo, está bastante atrasado em sua execução, — ao passo que o transporte marítimo regrediu a níveis intoleráveis, comprometendo toda a economia nacional.

E' possível fazer funcionar racionalmente um porto, por exemplo, sem que a sua atividade seja articulada, não apenas com os navios que lhe frequentam a barra, mas, também com as ferrovias e estradas que o servem? Como estabelecer essa articulação senão através de um plano de conjunto e de um centro coordenador único? Tome-se um exemplo, extraído dos depoimentos que ouvimos. O porto do Rio de Janeiro está se reaparelhando para carregar mais minérios. O porto está construindo um moinho de minérios que, na sua segunda fase, poderá alcançar condições para movimentar 7 milhões de toneladas anuais. Entretanto, de pouco adiantaria levar avante esse plano se não se cuidasse, simultaneamente, de reaparelhamento da Central do Brasil uma vez que esta só poderá transportar até 3 milhões de toneladas.

Creio que seria o caso de criar-se o Ministério dos Transportes, já previsto no plano de Reforma Administrativa, bem como um Conselho Nacional de Transportes, cabendo a este unções de elaboração de políticas e planos, coordenação entre os diversos setores e controle das linhas gerais de execução do Plano Nacional de Transportes e dos diferentes planos setoriais e, ao Ministério dos Transportes, funções de execução e fiscalização. (+).

Nesse Conselho, sob a presidência do Ministro dos Transportes, teriam de estar representadas todas as entidades públicas que intervêm no sistema transportador, bem como, a Lavoura, a Indústria e o Comércio. O Conselho trataria, igualmente, de adaptar o Plano de Transportes, necessariamente flexível, às circunstâncias de cada período ou às imposições ditadas pela prática, tanto na questão de investimentos como quanto ao porte e à natureza das tarefas e obras a executar. Caberia ao Conselho, igualmente, formular, revendo-a cada passo, a política de tarifas, segundo as possibilidades e de acordo com os objetivos a alcançar.

O Plano Nacional e o Conselho Nacional terão de se desdobrar em planos setoriais. (+)

Depois de elaborado o presente Relatório, o Presidente da República enviou Mensagem ao Congresso propõendo a criação do Conselho Nacional de Transportes, no âmbito do Ministério da Viação e Obras Públicas, o que representa um importante passo para a consecução dos objetivos que temos em vista, muito embora dentro das limitações da atual estrutura burocrática.

nos setoriais e órgãos de coordenação setorial, entre os quais o Plano de Transporte Marítimo e o Conselho de Transporte Marítimo.

Na criação e funcionamento desses diferentes órgãos, para não cairmos no perigo de uma superestrutura burocrática pouco eficiente e demasia do lenda, passível de se transformar até num impecilho ao desenvolvimento dos transportes, deve-se observar o princípio de boa gestão para grandes e complexos empreendimentos e que poderá ser assim definido: o máximo de centralização na coordenação e o máximo de descentralização na execução. Isso quer dizer: subordinação das atividades das diversas partes ao todo, aos objetivos comuns claramente expressos, mas o máximo de iniciativa, presteza e autoridade de execução nos diversos setores, sub-setores, repartições e órgãos locais.

Dentro desse esquema se inseriam o Plano de Transporte Marítimo e as autoridades coordenadoras e executoras das atividades portuária e de navegação.

O Plano de Transporte Marítimo, à base dos objetivos e recursos nacionais para os transportes, preverá os modos e o montante dos investimentos do reaparelhamento portuário. Isso é indispensável, urgente mesmo, para evitar-se a dispersão de esforços e recursos, como vem sucedendo atualmente. Entre os principios que devem nortear o Plano sua execução, cumpre ressaltar:

1) O da concentração de recursos visando a dar o máximo de eficiência ao dispêndio e a proporcionar o máximo de rendimento à economia. Cumpre, pois, atender, prioritariamente, àquelas portas de maior repercussão na vida econômica do País e fugir a uma situação em que, em cada região, temos muitos portos e nenhum bom porto.

2) Aproveitar ao máximo os portos em funcionamento e as instalações já existentes, antes de pensarmos na criação de novos portos e na construção e aquisição de novas instalações. Trata-se de uma conclusão que se impõe tanto pelos limites estreitos dos recursos de que dispõe o País para o reaparelhamento portuário, como pela necessidade de combater com urgência o engarratamento dos portos e obter resultados a curto prazo.

Fundamentados em tais princípios, teremos, assim, de definir, no âmbito nacional e, em cada região, uma escala de prioridade. Antes fazer pouco, mas rapidamente e ao menor custo possível, resolvendo, assim, os problemas principais a prazo certo, do que atacar todas as tarefas de uma vez, atomizar os recursos e não resolver realmente qualquer problema. É evidente que as necessidades locais e de grupos, ainda que genuinas, terão de se subordinar aos interesses nacionais e regionais de maior significação.

Por outro lado, não se comprehende que se pense na construção de novos portos, construção de novas instalações e compra de novos equipamentos, enquanto não se tiverem esgotado as possibilidades dos portos, instalações e equipamento já existentes. A construção de novos portos absorvendo vultosos investimentos e recursos técnicos e humanos, sómente se justificaria quando comprova da a sua urgência e, sobretudo, a obtenção de resultados compensadores que não poderiam ser conseguidos de modo algum pela utilização de portos e instalações pré-existentes.

Dentro dessa orientação, que parece de aceitação geral, é difícil, por exemplo, justificar a mobilização de enormes recursos federais para a construção de um novo porto para combustíveis líquidos em São Sebastião, pretendida pela PETROBRAS,

quando o porto de Santos já funciona como porto petrolífero e, mais, poderá ser ampliado e equipado para esse objetivo em medida plenamente satisfatória, em prazo muito mais reduzido e a custo incomparavelmente menor. Isso sem mencionar o fato de que a retirada do movimento de arribados de petróleo de Santos viria a desequilibrar seriamente a economia do nosso principal porto. Mesmo que a construção do novo porto pudesse ser considerada como ideal para a empresa estatal, do ponto de vista do conjunto da economia portuária o empreendimento representa um desperdício de recursos inadmissível, figurando como circunstância inteiramente irrelevante para a formação da riqueza nacional, o fato de Santos funcionar como concessão a uma empresa privada, cujo acervo, de resto, passará ao patrimônio da União dentro de 16 anos.

O caso de São Sebastião, tal como outros empreendimentos portuários de validade discutível, ilustra bem tudo o que foi dito a respeito da necessidade de um Plano e de um centro único coordenador para o Transporte Marítimo, onde o que tem predominado são as iniciativas do interesse restrito de partes que, por mais inspetáveis que sejam, não podem se sobrepor aos interesses nacionais.

O Conselho Nacional dos Transportes e, em especial, o órgão específico para o Transporte Marítimo, teriam de reexaminar, assim, todos os empreendimentos portuários projetados ou em execução, para avaliar corretamente o peso das razões e efeitos de cada um no quadro dos interesses e objetivos principais de todo o sistema.

O Plano trataria, igualmente, de equacionar o problema do reaparelhamento naval, coordenando um programa que permita aos estaleiros nacionais trabalhar a pleno rendimento, segundo padrões previamente estabelecidos, e reduzir os custos, ainda demasiado elevados. Os Estaleiros nacionais já estão capacitados a atender à demanda interna e a oferecer navios de qualidade satisfatória. Contudo, os preços estão, ainda, longe de se tornarem competitivos. Sómente uma política de encomendas a longo prazo, estabelecidas segundo critérios seguramente justificados, poderá levar a indústria a construir navios em condições econômicas, não sómente para suprir o País, como para uma possível exportação.

Na questão do reaparelhamento dos portos, entretanto, como foi visto acima, nem tudo são investimentos. Muitos dos males poderão e deverão ser corrigidos através de medidas de reorganização e de iniciativas com espírito prático. Essa é, aliás, a tarefa que se apresentará aos órgãos de coordenação e execução no ramo, tendo em vista que, mesmo dentro das atuais condições, a adoção de medidas racionais de reorganização, acompanhadas de umas poucas obras poderá fazer com que os nossos principais portos dupliquem, ou mais, a sua capacidade. Cumpre recordar que o porto de Nova York, o mais movimentado do mundo, utiliza trapiches de madeira com pisos de cimento, de maneira com pisos de cimento, de maneira bastante satisfatória.

O sistema administrativo é outro ponto vital a atacar. E aqui chegamos a um problema que terá de ser abordado com espírito realista e coragem, qual seja o do estatuto legal das nossas principais companhias de navegação e de alguns portos. É inegável que tanto o Loide, como a Costeira, não aprovaram, funcionando como autarquias. Mesmo que tenham eventualmente, bons administradores, estão permanentemente sujeitas a variações políticas e pressões de toda ordem. A prática mostrou que é im-

possível assegurar continuidade administrativa e eficiência dentro do atua governo. Não há critério empresarial e dificilmente pode haver, porque a própria condição de repartição pública milita, a tacada passo, para minar o bom critério de gerência.

Será necessário, assim, transformar as duas grandes companhias de navegação do Estado em autênticas empresas. Com esse objetivo, o Loide e a Costeira seriam reunidos numa única empresa mista, com um presidente nomeado pelo Governo, já que a União ficaria com a maioria das ações. O Estatuto da nova empresa, entretanto, trataria de dispor as coisas de modo a que a decisão do representante do Governo estaria sujeita ao controle dos demais acionistas e de tal forma que a atividade de comando operacional seria atribuição de um gerente habilitado, da confiança do Governo e dos acionistas, e com mandato certo, limitando-se a União a supervisão e a asseguração cumprimento dos planos.

O mesmo se poderia dizer dos Estaleiros de reparação do Estado, o da Costeira e o do Loide, que seriam separados das empresas de navegação para formar uma empresa à parte com administração própria, autonomia financeira e capacidade de iniciativa, ainda que continuasse ligado às companhias de navegação através de um "holding". A separação desses estaleiros das respectivas matrizes, juntamente com a solução do problema dos aposentados, que passariam ao encargo da Previdência Social, já seriam providências de moldes a criar, de imediato, novas condições de exploração econômica das duas empresas de navegação.

Quanto ao SNAPE, conforme foi sugerido atrás, teria de sofrer, igualmente, uma mudança de estrutura, separando-se a atividade portuária de construção naval do serviço de navegação, o qual, de resto, passaria ao estatuto de empresa mista, com os cuidados recomendados acima para o Loide e a Costeira.

No que se refere aos portos operados pelo Governo, creio que seria de todo útil estudar a maneira de transformá-los, de modo a que os usuários possam intervir decisivamente no seu funcionamento. O sistema de autarquia federal não é o mais adequado, como demonstra o caso do Rio de Janeiro. O sistema a adotar depende de um exame mais acurado das condições concretas e possibilidades dos portos. Poderia ser o caso da criação, igualmente, de uma empresa mista. Ou o Governo poderia decidir-se, mesmo, por um sistema de concessões a particulares, arran-

dando armazéns e piers aos usuários, como sucede, por exemplo, em Nova York, onde a Prefeitura arrenda os trapiches aos interessados. O Loide Brasileiro possui um trapiche em Nova York.

De qualquer forma, tendo em conta a escassez de recursos e as necessidades urgentes de reaparelhamento, o Governo deveria aproveitar o interesse dos usuários na melhoria dos portos, para, segundo um plano, canalizar capitais particulares para obras portuárias. Por que não permitir que grupos particulares financiem a construção de trapiches, armazéns ou silos, em troca de preferência no uso das instalações? As modalidades poderão variar, mas parece-me pouco sensato não utilizar de uma forma inteligente e útil para todo o sistema as propostas nesse sentido, desde que integradas no plano de reaparelhamento portuário.

De outra parte, cada porto deve contar com uma única autoridade executiva, que comanda o conjunto das atividades e à qual deverão ficar subordinadas todas as entidades, públicas ou privadas, que intervêm na vida portuária. O exemplo do Rio de Janeiro está a indicar que se torna necessário a adoção de um sistema assim centralizado. O porto não pode continuar a ser uma espécie de panela em que todo mundo mexe, cada ministério ou repartição com o seu método, o seu pessoal e o seu horário. Aliás, a criação do Ministério dos Transportes e dos Conselhos Coordenadores viria, exatamente, acabar com essas interferências diversas e até colidente no Transporte Marítimo, onde atuam tantas autoridades, cuja lista inclui o Ministério da Marinha, o Ministério da Viação e suas diferentes repartições, o Ministério da Fazenda, o do Trabalho, o da Agricultura, o da Saúde, o da Indústria e Comércio, além de entidades públicas que, mesmo quando subordinadas a ministérios, agem de maneira autônoma, segundo as conveniências do seu serviço.

Finalmente, cumpre elaborar um novo estatuto do pessoal marítimo e portuário, que restabeleça a autoridade dos órgãos de direção, corrija as distorções que tumultuam o trabalho e organize um sistema bem elaborado de operação, passível de proporcionar o rodízio do pessoal portuário durante as 24 horas do dia, e o entrosamento entre as atividades de todas as repartições e partes que intervêm no porto e na navegação.

Brasília, 1º de dezembro de 1964. — Irineu Bornhausen, Relator da parte de transporte marítimo da Comissão Especial para estudar os Transportes Marítimos e Ferroviários.

ANEXO Nº 1

FROTA MERCANTE NACIONAL

Carga Séca

Resumo — 1963

	Nº Navios	Ton. Carga
Navegação de Longo Curso		
Empresas oficiais	38	207.100'
Empresas particulares	9	28.507
	47	235.607
Navegação de Cabotagem		
Empresas oficiais	77	293.649
Empresas particulares	179	339.574
	256	633.223
Navegação Interior		
Empresas oficiais	40	13.262
Empresas particulares	79	16.073
	119	29.335
TOTAL GERAL		
Nº Navios	422	
Tonelagem de Carga	898.165	

Nota: Computados apenas navios acima de 100 tons.
Incluídos navios paralizados, obras etc.

Fonte: Comissão de Marinha Mercante — Ministério do Planejamento.

ANEXO Nº 2.NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSOSEGUNDO A IDADE (Ano de Construção)

ARMADOR	Até 5 anos	6/10	11/20	21/30	31/40	41/50	+ 50	T O T A L
Empresas Oficiais Lôide Brasileiro..	14 76.640	- -	20 122.860	1 4.000	- -	- -	- -	35 203.500
Cia.Nac.Nav.Costeira.....	3 3.600	- -	- -	- -	- -	- -	- -	3 3.600
Sub-Total.....	17 80.240	- -	20 122.860	1 4.000	- -	- -	- -	38 207.100
Empresas Particulares								
Cia.Nac.Mar.Netumar.....	1 10.500	- -	- -	- -	- -	- -	- -	1 10.500
Emp.Nav.Aliença S.A.....	- -	- -	- -	- -	1 3.380	1 3.330	- -	2 6.710
Navecal-Nav.Catarinense.....	- -	- -	1 2.700	- -	- -	- -	- -	1 2.700
Nav. Riograndense S.A.....	- -	1 2.800	- -	- -	- -	- -	- -	1 2.800
Outras.....	- -	- -	3 4.957	- -	- -	- -	1 840	4 5.797
Sub-Total.....	1 10.500	1 2.800	4 7.657	- -	1 3.380	1 3.330	1 840	9 28.507
T O T A L	18 90.740	1 2.800	24 130.517	1 4.000	1 3.380	1 3.330	1 840	47 235.607

Fonte: C.M.M.. M. do Planejamento.

Anexo nº 3

NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEMSEGUNDO A IDADE

ARMADOR	Até 5 anos	6/10	11/20	21/30	31/40	41/50	+ 50	Ignorados	Total
Empresas Oficiais Cia.Nac.Nav.Costeira	8 22.800	- -	14 73.800	- -	7 21.400	5 7.300	- -	- -	34 125.300
Cia.Nav.Bahiana	3 5.700	- -	2 560	1 165	- -	- -	1 405	- -	7 6.830
Cia.Siderúrgica Nac. Lôide Brasileiro	- -	2 22.000	3 14.700	- -	1 6.600	2 12.100	4 12.600	- -	5 36.700
SNAPP	3 15.239	2 1.280	14 60.400	4 16.000	1 6.600	- -	- -	- -	25 107.700
sub-total	14 43.739	4 23.280	33 149.460	5 16.165	9 28.600	7 19.400	5 13.005	- -	77 293.649
Empresas Particulares									
Branatra	- -	- -	- -	- -	1 11.460	- -	- -	1 11.460	
Cinaba	- -	- -	3 11.400	- -	- -	- -	1 7.000	- -	4 18.400
Pan-American	- -	- -	2 20.000	- -	- -	- -	- -	- -	2 20.000
Netumar	4 12.100	1 745	- -	- -	- -	- -	- -	- -	5 12.845
Aliança	1 4.500	- -	1 1.544	- -	1 7.500	- -	- -	- -	5 15.907
L.Figueiredo	4 17.000	- -	1 2.850	- -	1 3.000	- -	- -	- -	6 22.850
Mercantil	- -	- -	1 4.500	- -	" -	6 37.100	1 5.900	- -	8 47.500
Riograndense	- -	- -	2 5.600	- -	- -	- -	- -	- -	2 5.600
Navunidos	- -	1 1385	2 6.207	- -	- -	1 5.456	- -	- -	4 13.048
Transmarítima	- -	- -	3 9.140	- -	- -	1 3.760	- -	- -	4 12.900
Outras	9 12.872	16 11.036	59 71.877	14 4.742	7 4.548	17 28.883	13 18.005	3 7.101	138 159.064
sub-total	18 46.472	18 13.166	74 133.118	14 4.742	9 15.048	26 86.659	17 3.268	3 7.101	179 339.574
TOTAL	32 90.211	22 36.446	107 282.578	19 20.907	18 43.648	33 106.059	22 46.273	3 7.101	256 633.223

Fonte: C.M.M.. M. do Planejamento

ANEXO Nº 4

EMPRESAS PARTICULARES
NÚMERO DE NAVIOS E RESPECTIVA TONELAGEM DE CARGA

Empresas Particulares.

A R M A D O R	LONGO CURSO		CABOTAGEM		INTERIOR		T O T A L	
	Nº	TON.	Nº	TON.	Nº	TON.	Nº	TON.
Branatra-Emp.Nav.Transp.e Cabotagem..	-	-	1	11.460	-	-	1	11.460
Cinaba-Com ² Ind.Nav.Bandeirante S.A..	1	1.350	4	18.400	-	-	5	19.750
Cia.Nav.Com ² Pan-American.....	-	-	2	20.000	-	-	2	20.000
Cia.Nav.Marítima Netumar.....	1	10.500	5	12.845	-	-	6	23.345
Emp.Nav.Aliança S.A.....	2	6.710	5	15.907	-	-	7	22.617
L.Figueiredo Nav..S.A.....	-	-	6	22.850	-	-	6	22.850
Navecal Nav. Catarinense Ltda.....	1	2.700	1	650	-	-	2	3.350
Navegação Mercantil S.A.....	-	-	8	47.500	-	-	8	47.500
Navegação Riograndense S.A.....	1	2.800	2	5.600	-	-	3	8.400
Navegação Costalima S.A.....	-	-	3	11.447	-	-	3	11.447
Navunidos Navegação S.A.	-	-	4	13.048	-	-	4	13.048
Soc. Paul Nav. Matarazzo Ltda.....	-	-	1	8.500	-	-	1	8.500
Transmatrítima Comercial S.A.(1)....	-	-	4	12.900	-	-	4	12.900
Outros.....	3	4.447	133	138.467	79	16.073	215	158.987
T O T A L.....	9	28.507	179	339.574	79	16.073	267	384.154

Nota: (1) Fazendo cabotagem

Computados apenas navios de tonelagem de carga igual ou superior a 100.

Incluídos navios em obras, parados, etc.

Fonte: C.M.M. - M. do Planejamento.

EMPRESAS OFICIAISANEXO Nº 5NÚMERO NAVIOS E RESPECTIVAS TONELAGENS

	LONGO CURSO		CABOTAGEM		INTERIOR		T O T A L	
	Nº	TON.	Nº	TON.	Nº	TON.	Nº	TON.
Lóide Brasileiro.....	35	203.500	25	107.700	-	-	60	311.200
Cia. Nac.Nav. Costeira.....	3	3.600	34	125.300	-	-	37	128.900
Cia. Siderúrgica Nacional.....	-	-	5	36.700	-	-	5	36.700
Cia. de Nav. Bahiana.....	-	-	7	6.830	05	1.381	12	8.211
SNAPP.....	-	-	6	17.119	25	7.392	31	24.511
Serv. Nav.Bacia do Prata.....	-	-	-	-	7	4.089	7	4.089
Cia. Nav. do São Francisco.....	-	-	-	-	3	400	3	400
T O T A L.....	38	207.100	77	293.649	40	13.262	155	514.011

NOTA: COMPUTADOS APENAS NAVIOS DE TONELAGEM DE CARGA IGUAL E SUPERIOR A 100.

INCLUIDOS OS NAVIOS PARADOS, EM OBRAS, ETC.

Fonte: C.M.M.- M. do Planejamento.

Anexo nº 6P E T R O L E I R O SSegundo a Idade

ARMADOR	Até 5 anos	6/10	11/20	21/30	31/40	41/50	+ 50	Ignorado	T O T A L
<u>Empresas Oficiais</u>									
Fronape	18	313.469	11	124.051	14	86.560	1	1.150	-
Subtotal	18	313.469	11	124.051	14	86.560	1	1.150	-
<u>Empresas Particulares</u>									
Brasilmar	-	-	-	-	2	2.600	-	-	-
Navebrás	-	-	-	-	1	1.370	-	-	-
Petrolifera	-	-	-	-	1	1.215	-	-	-
Nav. Amazônia	-	-	-	-	1	1.607	-	-	-
Minuano	3	629	-	-	-	-	-	-	3
Outras	3	1.670	2	345	1	919	-	1	360
Subtotal	6	2.299	2	345	6	7.711	-	1	360
Total	24	315.768	13	124.396	20	94.271	1	1.150	1
							-	2	351
							-	2	980
							-	3	6.288
							-	11	64
							-	19	542.584

Fonte: C.M.M. - M. do Planejamento.

ANEXO Nº 7P E T R O L E I R O SSegunda a Espécie da Navegação

A R M A D O R	LON GO CURSO		CABOTAGEM		INTERIOR		PORTUÁRIA		T O T A L	
	Nº	TON.	Nº	TON.	Nº	TON.	Nº	TON.	Nº	TON.
<u>Empresas Oficiais</u>										
Frota Nacional Petroleiros.....	44	528.771	1	1.767	-	-	-	-	45	530.538
	44	528.771	1	1.767	-	-	-	-	45	530.538
<u>Empresas Particulares</u>										
Brasilmar Meridional de Navegação Ltda.	-	-	2	2.600	-	-	-	-	2	2.600
Cia. Nav. de Amazonia.....	-	-	-	-	1	1.607	-	-	1	1.607
Navebrás S.A. Com² Ptr.....	-	-	1	1.370	-	-	-	-	1	1.370
Nav. Minuano S.A.....	-	-	-	-	3	629	-	-	3	629
Nav. Petrolifera Ltda.....	-	-	-	-	1	1.215	-	-	1	1.215
Outros.....	-	-	-	-	10	3.706	1	919	11	4.625
	-	-	3	3.970	15	7.157	1	919	19	12.046
T O T A L.....	44	528.771	4	5.737	15	7.157	1	919	64	542.584

Fonte: C.M.M. - M. do Planejamento.

ANEXO 8

MINISTÉRIO DA VIACAO E OBRAS PÚBLICAS

Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis

ESTATÍSTICA DOS PRINCIPAIS PORTOS DO BRASIL

1961 - 1963

INTRODUÇÃO

Este segundo número da "Estatística dos Principais Portos do Brasil", relativo ao período de 1961 a 1963, faz parte de uma série iniciada no ano anterior e se destina a divulgar alguns dados estatísticos de maior interesse para os que se dedicam ao estudo dos problemas portuários.

Os elementos dêle constantes são, na sua maior parte, fornecidos pelas Administrações dos Portos, as quais deixarmos aqui consignados nossos agradecimentos pela colaboração eficiente prestada.

Esperamos que os próximos exemplares possam ser continuamente aperfeiçoados apresentando maior número de dados informativos e maior rapidez na divulgação.

Q U A D R O I
COORDENADAS GEOGRÁFICAS

P G E T S SEGUNDO AS ZONAS		LATITUDE SUL	LONGITUDE W. Gr.	OBSEVAÇÕES
R T E				
Aur		32° 08' 30"	60° 00' 00"	
em		12° 28' 00"	48° 27' 00"	Organizado Organizado
R D E S T R				
Luis	22	31' 54"	44° 18' 08"	
óia	22	41' 55"	42° 17' 15"	
a Coruja	22	53' 20"	41° 40' 06"	
ocim	23	58' 31"	40° 52' 07"	
aleza	25	42' 28"	39° 35' 21"	
orti	41	21' 28"	37° 47' 37"	
el	52	46' 41"	35° 12' 01"	Organizado Organizado
edelo	68	58' 40"	34° 50' 15"	
o Pássoa	72	06' 30"	34° 53' 00"	
lfe	82	04' 00"	34° 53' 00"	Organizado Organizado
rio	94	40' 12"	35° 44' 00"	
S T E				
caju	108	56' 00"	37° 07' 21"	
rador	133	00' 37"	38° 35' 00"	Organizado
us	142	47' 46"	40° 57' 10"	Organizado
que	122	51' 10"	38° 50' 10"	
visivais	154	40' 56"	38° 56' 56"	
o Seguro	162	27' 22"	39° 04' 00"	
onte	151	51' 21"	38° 52' 21"	
avelas	172	44' 07"	39° 15' 27"	
oria	202	19' 05"	40° 17' 01"	
do Janeiro	223	54' 25"	42° 10' 21"	Organizado Organizado
roi	224	54' 15"	42° 10' 14"	Organizado
a dos Reis	234	00' 30"	42° 19' 15"	Organizado
L				
cos	231	57' 05"	46° 24' 00"	
Sebastião	232	58' 35"	45° 11' 10"	Organizado
negua	254	31' 28"	48° 27' 00"	Organizado
mina	254	26' 30"	48° 43' 20"	
Francisco	268	14' 17"	48° 41' 33"	
ai	264	53' 00"	48° 36' 56"	Organizado
ianópolis	272	35' 45"	48° 33' 42"	
tuba	284	16' 03"	48° 40' 11"	Organizado
me	284	30' 50"	48° 47' 21"	Organizado
Grande	324	07' 20"	52° 05' 36"	Organizado
tes	315	52' 36"	52° 21' 12"	
to Alegre	304	02' 00"	51° 44' 00"	Organizado
ro OESTR				
mba	182	59' 45"	57° 39' 15"	

QUADRO IV

P O R T O S	PELOTAS	RIO GRANDE	IMBITUBA	FLORIANÓPOLIS	ITAJAÍ	S. FELIPE DE PARANÁ	ANTONIA	SANTOS	E. SEBASTIÃO	RIO DE JANEIRO	NITERÓI	VITÓRIA	ILHÉUS	BALIZON	ARACAJU	MACEIÓ	RECIFE	CABEDO	NATAL	FORTALEZA	S. LUIZ	BELEM	Maria		
PÓRTO ALEGRE	150	180	487	530	570	630	695	708	860	924	1070	1074	1340	1688	1815	1980	2085	2205	2275	2355	2625	3015	3365	4690	
PELOTAS	30	337	380	420	480	515	558	710	774	920	924	1190	1538	1665	1830	1935	2055	2125	2205	2475	2845	3215	4140		
RIO GRANDE	307	350	390	450	515	528	680	744	890	894	1160	1508	1635	1800	1905	2025	2095	2175	2445	2835	3185	4110			
IMBITUBA	43	63	113	208	221	373	437	583	587	853	1201	1328	1493	1598	1718	1788	1868	2138	2878	3003					
FLORIANÓPOLIS	40	100	165	178	330	394	540	544	810	1158	1285	1450	1555	1675	1745	1825	2095	2185	2835	3160					
ITAJAÍ	60	125	138	290	354	500	504	770	1118	1245	1410	1515	1635	1705	1785	2055	2145	2795	3170						
SÃO FRANCISCO	65	79	230	294	440	444	710	1058	1185	1350	1455	1575	1645	1725	1995	2385	2735	3660							
PARANAGUÁ						13	165	229	375	579	645	993	1120	1285	1390	1510	1580	1660	1930	2320	2670	3595			
ANTONINA								170	212	388	392	658	1006	1133	1298	1403	1523	1593	1673	1943	2333	2663	3401		
SANTOS									44	210	214	480	628	955	1120	1225	1345	1415	1495	1765	2155	2505	3430		
SÃO SEBASTIÃO									146	150	416	741	891	1056	1161	1281	1351	1431	1701	2091	2441	3366			
RIO DE JANEIRO										4	270	618	745	910	1015	1135	1205	1285	1555	1945	2295	3220			
NITERÓI											266	614	741	906	1011	1131	1201	1281	1551	1941	2291				
VITÓRIA											348	475	640	745	865	935	1015	1285	1675	2025	2950				
ILHÉUS												127	292	397	517	587	667	937	1327	1677	2002				
SANTIA												165	270	390	460	540	610	1200	1550	2143					
ARACAJU													105	225	295	375	445	1035	1385	2310					
MACEIÓ														120	190	270	510	930	1280	2205					
RECIFE															70	150	120	810	1160	2085					
CABEDO																60	350	740	1090	2015					
NATAL																	270	660	1020	1935					
FORTALEZA																	390	740	1665						
SÃO LUIZ																		350	1275						
BELEM																				925					

QUADRO III

REGIMES DE EXPLORAÇÃO VIGENTES nos PORTOS

PORTOS	REGIMES
Manaus	Concessão a Companhia Particular (1)
Belém	Autarquia Federal
Fortaleza	Concessão ao Governo do Estado
Natal	Administrado pelo D.N.P.V.E.
Chapada	Concessão ao Governo do Estado
Recife	Concessão ao Governo do Estado
Maceió	Administrado pelo D.N.P.V.E. (2)
Aracaju	Concessão ao Governo do Estado
Salvador	Concessão a Companhia Particular
Ilhéus	Concessão a Companhia Particular (3)
Vitória	Concessão ao Governo do Estado
Rio de Janeiro	Autarquia Federal
Florianópolis	Concessão ao Governo do Estado
Angra dos Reis	Concessão ao Governo do Estado
São Sebastião	Concessão ao Governo do Estado
Paranaguá	Concessão ao Governo do Estado
S. Francisco do Sul	Concessão a Companhia Particular
Florianópolis	Concessão ao Governo do Estado
Porto Alegre	Concessão a Companhia Particular
Florianópolis	Concessão ao Governo do Estado
Laguna	Administrado pelo D.N.P.V.E.
Porto Alegre	Concessão ao Governo do Estado
Rio Grande	Concessão ao Governo do Estado
Pelotas	Concessão ao Governo do Estado

(1) Sob Intervenção Federal (Decreto 51.889, de 4-4-63)

(2) Anteriormente da concessão ao Governo do Estado, rescindido o contrato e incorporado ao arco do D.N.P.V.E. (Decreto 52.325, de 9-8-63).

(3) Sob Intervenção Federal (Decreto 51.761, de 29-2-63)

QUADRO IV

INFORMAÇÕES SOBRE CONTRATOS EM CONCESSÃO

PORTOS	DECRETOS QUE AUTORIZARAM A CONCESSÃO	DATAS DE ASSINATURA DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO	DATAS DO TÉRMINO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO
Manaus	3.725 de 1-09-1900	25-06-1900	30-07-1970
Fortaleza	23.606 de 20-12-1933	15-02-1934	7-03-1994
Cabedelo	20.183 de 7-07-1931	31-05-1941 (x)	15-06-2006
Recife	1.995 de 1-10-1937	14-03-1938 (x)	29-03-1998
Maceió	23.459 de 16-11-1933	30-11-1933	28-02-1994 (xxx)
Aracaju	23.460 de 16-11-1933	23-12-1933	15-01-1994
Salvador	18.855 de 25-07-1929	27-06-1929 (x)	30-06-1995
Ilhéus	166 de 15-05-1935	13-06-1935	20-05-1993
Vitória	3.208 de 25-04-1941	4-06-1941 (x)	26-06-1985
Niterói	16.962 de 24-06-1925	20-07-1925	31-12-1999
Angra dos Reis	16.961 de 24-06-1925	10-07-1925	31-12-1999
São Sebastião	24.729 de 13-07-1934	27-09-1934	26-10-1954
Santos	9.979 de 12-07-1908	20-07-1988 (xx)	7-11-1980
Paranaguá	26.798 de 23-02-1949	4-04-1949 (x)	19-12-1992
S. Francisco do Sul	6.912 de 1-03-1941	19-03-1941	1-01-2011
Inhambupe	7.842 de 13-09-1941	6-11-1942	15-12-2012
S. Francisco do Sul	Concessão ao Governo do Estado		
Inhambupe	Concessão a Companhia Particular		
Laguna	Administrado pelo D.N.P.V.E.		
Porto Alegre	Concessão ao Governo do Estado		
Rio Grande	Concessão ao Governo do Estado		
Pelotas	Concessão ao Governo do Estado		

(x) - Novação de contrato

(xx) - Aditamento do contrato anterior

(xxx) - Prejudicado em virtude da Observação (2) do Quadro III

QUADRO V

MOVIMENTO DE NAVIOS

NR. DE ORDEN	PORTOS SEGUNDO AS ZONAS	LONGO CURSO			CABOTAGEM			TOTAL			
		1961	1962	1963	1961	1962	1963	1961	1962	1963	
HORTE											
1	Manaus	61	69	62	1.612	1.724	1.485	1.903	1.793	1.547	
2	Belém	230	213	174	1.270	1.063	826	1.500	1.296	1.000	
NORDESTE											
3	São Luís	35	57	67	2.310	2.941	2.741	2.275	3.021	2.008	
4	Tutóia	38	33	34	38	21	93	76	125	148	
5	Luis Correa	-	-	-	15	12	14	15	15	15	
6	Paracuru	-	-	-	80	66	59	60	57	57	
7	Carmo	-	-	-	111	69	46	111	726	706	
8	Porto Seguro	215	225	216	511	481	351	293	320	292	
9	Aracati	-	-	-	60	45	45	45	45	45	
10	Itaú	82	73	73	211	157	183	293	296	296	
11	Cabeceira	171	182	153	218	175	168	389	387	382	
12	João Pessoa	-	-	-	84	62	84	62	36	36	
13	Recife	720	680	683	1.063	917	601	1.783	1.597	1.284	
14	Resende	35	270	144	210	39	169	275	309	213	
LESTE											
15	Aracaju	-	-	-	151	136	77	151	153	77	
16	Salvador	645	698	529	777	568	331	1.122	1.266	860	
17	Ilhéus	169	105	(x) 105	163	276	(x) 276	572	381	(x) 381	
18	Vitória	782	724	696	211	278	249	1.023	1.002	944	
19	Rio de Janeiro	2.326	2.013	1.876	1.610	1.511	1.252	3.974	3.527	3.128	
20	Niterói	11	12	209	621	486	117	682	478	326	
21	Angra dos Reis	232	194	161	80	40	43	312	234	205	
22	Cabo Frio	-	-	53	22	40	53	22	40	40	
SUL											
23	Santos	2.611	2.516	2.704	957	792	575	3.598	3.338	3.279	
24	São Sebastião	299	261	313	1.277	1.223	3.109	1.576	1.184	1.122	
25	Paranaguá	589	590	623	205	207	173	794	796	796	
26	Antônio Prado	73	87	129	99	39	56	172	126	105	
27	São Francisco do Sul	137	114	129	230	102	367	216	161	161	
28	Itajaí	148	192	157	633	391	262	781	582	419	
29	Florianópolis	-	-	-	198	151	100	198	151	100	
30	Inhambupe	13	5	9	112	133	118	125	128	127	
31	Laguna	9	4	2	117	134	110	126	138	112	
32	Porto Alegre	299	336	-	18.022	11.022	18.331	11.338	-	66	
33	Pelotas	-	18	2	211	119	59	211	137	137	
34	Rio Grande	411	351	331	1.559	2.378	1.616	1.970	2.729	1.953	
35	São Borja	364	777	858	1.077	1.306	1.145	1.141	2.083	2.003	
36	Centro Oeste	-	-	-	191	124	191	124	(x) 124	(x) 124	
TOTAIS		4	10.735	10.796	10.648	36.885	29.515	26.189	47.620	40.313	36.837

OBSERVAÇÕES - (x) Dados repetidos de 1962

-

QUADRO VI

CONDICOES HIDROGRÁFICAS E DE ACOSTAGEM

Nº DE ORDEN	PORTOS SEGUNDO AS ZONAS	AMPLITU- DE DA MARE (m)	PROFOUNDI- DA DA BARRA (m)	CANAL DE ACESSO		LARGURA DA BACIA (m)	CÍAS ACOSTÁVEL	
				LARGURA DE (m)	PROFOUNDIDA- (m)		DE EVOLUÇÃO (m)	EXTENSÃO TOTAL (m)
NORTE								
1	Manaus	3,9	5,5	Amplo	30,0	2.000	1.689	7,5
2	Belém				4,0	500	1.955	3,0-10,0
NORDESTE								
3	São Luís	6,8	10,0	100	4,5	200	-	-
4	Tutóia	5,6	6,0	Amplo	7,5	500	-	-
5	Luis Correia	2,4	4,0	50	3,0	300	-	-
6	Parnaíba	1,6	-				2.350	2,6
7	Camocim	3,0	-	100	2,0		-	-
8	Fortaleza	2,4	-	150	8,0	350	120	2,1-5,4
9	Arapati	-	-	123	1,2		-	-
10	Aracati	2,5	8,0	100	5,0	250	400	5,0
11	Patos	3,4	8,0	50	5,0	300	600	6,0-8,0
12	Cabedelo						-	-
13	João Pessoa						-	-
14	Rio Preto	2,8	10,0	300	10,0	500	2.950	4,5-10,0
15	Maceió	2,6	10,0	Amplo	8,5	Amplo	420	4,2-7,5
L E S T E								
16	Aracaju	2,4	4,7	100	7,1	600	-	-
17	Salvador	3,1	10,0	200	10,0	700	1.160	2,2-10,0
18	Ilhões	2,5	2,1	75	4,5	150	478	1,0-3,5
19	São Roque	-	-				128	8,0
20	Conceição	2,5	-	40	1,0	450	-	-
21	Porto Seguro	2,5	5,0	70	2,0	200	-	-
22	Belo Monte	1,8	0,9	40	0,9	400	700	1,50
23	Caravelas	2,5	-	120	-	450	120	-
24	Vitória	1,8	13,0	120	13,0	320	1.150	9,0-10,0
25	Cabo Frio	-	-				-	-
26	Rio de Janeiro	2,4	20,0	150	10,0	250	6.792	8,0-10,0
27	Itaperi	2,4	-	80	7,0	250	456	8,0
28	Angu dos Reis	1,8	10,0	200	9,0	800	500	8,0
S U L								
29	São Sebastião	3,0	18,0	2.000	24,0	2.000	460	4,0-8,0
30	Santos	2,9	8,0	400	9,0	650	7.449	5,0-13,0
31	Paranaguá	3,3	6,5	150	6,0	350	1.590	8,0-10,0
32	Antônina	-	-	60	4,0		-	-
33	S. Francisco do Sul	3,1	6,0	1.200	10,0	1.100	600	6,0-8,0
34	Itajaí	2,4	5,4	80	5,5	200	503,0	5,0
35	Florianópolis	2,3	4,5	80	4,5	600	-	-
36	Imbituba	1,5	-				3.500	8,5
37	Laguna	1,2	5,3	150	6,0	150	300	5,5
38	Porto Alegre	0,7	-	80	5,0	450	6.622	2,0-6,0
39	Pelotas	0,9	5,2	80	5,5	120	154	6,0
40	Rio Grande	0,9	9,1	150	8,2	120	2.108	4,2-9,0
41	São Borja	(x)	9,2	-	0,8	500	500	2,0
CENTRO/ESTE								
42	Corumbá	-	-	100	2,5		200	2,5

(x) Diferença entre o nível de estagne e do enxerto

QUADRO VII

INSTALAÇÕES FIXAS

SITUAÇÃO EM 31/12/63

Nº DE ORDEN	PORTOS SEGUNDO AS ZONAS	Nº DE ORDEN	PÁTROS (m²)	ARMAZÉNS				PÁTROS (m²)	SÍLOS				Nº DE ORDEN		
				INTERNAIS		EXTERNOS			PRINCÍCIOS		TRIGO				
				Nº	ÁREA (m²)	Nº	ÁREA (m²)		Nº	CAPAC. (t)	Nº	CAPAC. TOTAL (t)	Nº		
NORTE															
1	Manaus	17	19.530	-	-	-	-	6.731	46	-	-	-	(xx)35		
2	Belém	12	29.600	3	6.000	-	-	10.100	-	-	-	-	(2) 90.911		
NORDESTE															
3	São Luís	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12		
4	Tutóia	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13		
5	Luis Correia	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14		
6	Parnaíba	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15		
7	Camocim	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16		
8	Fortaleza	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17		
9	Arapati	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18		
10	Aracati	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19		
11	Patos	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20		
12	Cabedelo	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21		
13	João Pessoa	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	22		
14	Rio Preto	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	23		
L E S T E															
15	Aracaju	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24		
16	Salvador	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25		
17	Ilhões	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26		
18	Vitória	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27		
19	Cabo Frio	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28		
20	Rio de Janeiro	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	29		
21	Hitteroi	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30		
22	Angra dos Reis	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31		
S U L															
23	São Sebastião	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32		
24	Santos	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33		
25	Paranaguá	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	34		
26	Artemina	26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35		
27	S. Francisco do Sul	27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	36		
28	Itajaí	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	37		
29	Florianópolis	29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38		
30	Imbituba	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39		
31	Laguna	31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40		
32	Forte Alegre	32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	41		
33	Pelotas	33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42		
34	Rio Grande	34	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43		
35	São Borja	35	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	44		
36	Corumbá	36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45		

(xx) Propriedade particular

(xxx) Propriedade particular e de parte

SQUAD VIII
EQUIPAMENTOS DOS PORTOS ORGANIZADOS

Nº	POERTO	S. MIGUEL	QUINTAS	PORTOS ROLANTES	CAMIONAGENS			LIGAÇÕES			VAGÕES			ESTACIONAMENTO			CILINDROS			MERCADORIAS			P.º DE CUSTO					
					Capacidade	Polar	Tensão	CARREGO		MISTURA		TENSÃO		TENSÃO		POTENCIAS		PESO		PESO		CAPACIDADE		PESO		P.º DE CUSTO		
								Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	(kW)	Nº	Carga	Nº	Carga	Nº	Carga	Nº	Carga			
1	Porto	S. Miguel	Quintas	Portos Rolantes	16	2,0-7,0	-	1,5	1	50	-	-	-	-	-	1,600	4	20	-	-	1	(ex) 3	20-100	6	16-70 200-600	2		
2	Salvador	S. Miguel	Quintas	Portos Rolantes	17	1,5-30,0	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,600	4	20	-	-	-	-	-	-	16-70 200-600	2	
3	Porto	S. Miguel	Quintas	Portos Rolantes	9	2,5-9,0	-	-	1	20	-	-	-	-	-	200	1.000	1	300	-	-	-	-	-	-	90-440 140	4	
4	Porto	S. Miguel	Quintas	Portos Rolantes	10	1,5-10,0	4	2,0	-	-	-	-	-	-	-	600	2.160	1	100	-	-	-	-	-	-	90-440 140	4	
5	Porto	S. Miguel	Quintas	Portos Rolantes	51	1,5-20,0	4	1,5	2	50	-	-	-	-	-	2.550	22.200	22	200-500	9	30	14	25	76	30	(ex) 12	75-1200	5
6	Porto	S. Miguel	Quintas	Portos Rolantes	5	2,0-10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	400	3.680	4	10-70	2	20	20	20	10	(ex) 12	-	6	
7	Porto	S. Miguel	Quintas	Portos Rolantes	31	1,5-5,0	18	2,0	2	25-50	-	-	-	-	-	1.450	7.010	3	50-150	-	9	20-50	19	(ex) 12	120-175	2		
8	Porto	S. Miguel	Quintas	Portos Rolantes	2	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6			
9	Porto	S. Miguel	Quintas	Portos Rolantes	19	1,5-10,0	6	1,5	1	25	-	-	-	-	-	500	1.410	4	1.432	-	-	-	-	-	-	140	9	
10	Porto	S. Miguel	Quintas	Portos Rolantes	197	1,5-25,0	197	1,5-2,0	14	60-300	-	-	-	-	-	1.000	12.000	21	300-500	-	32	70-15	116	(ex) 12	25-110	-		
11	Porto	S. Miguel	Quintas	Portos Rolantes	4	1,5-10,0	4	1,5	1	120	-	-	-	-	-	370	2.200	-	-	-	-	16	26	12	-	-	11	
12	Porto	S. Miguel	Quintas	Portos Rolantes	5	1,5-10,0	2	1,5	-	-	-	-	-	-	325	1.000	1	60	6	20	-	-	-	-	-	12		
13	Porto	S. Miguel	Quintas	Portos Rolantes	2	4,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13			
14	Porto	S. Miguel	Quintas	Portos Rolantes	230	1,0-30,0	119	0,5-25,0	7	60-150	-	-	-	-	-	6.884	129.570	75	10-26	116	10-50	25	10-50	90-150	2	50-150 (ex) 15	14	
15	Porto	S. Miguel	Quintas	Portos Rolantes	22	1,0-30,0	3	1,5	-	-	-	-	-	-	-	1.286	22.510	5	150-300	-	150	30	37	25-50	20	10-65	120-150	15
16	Porto	S. Miguel	Quintas	Portos Rolantes	3	0,0-20,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.810	1	300	-	-	-	-	-	-	16	
17	Porto	S. Miguel	Quintas	Portos Rolantes	12	1,2-2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100	7.570	6	200-500	7	-	14-35	6	-	-	-	17	
18	Porto	S. Miguel	Quintas	Portos Rolantes	4	0,0-8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	600	5.000	3	15-75	-	12	15	20	15	-	-	18	
19	Porto	S. Miguel	Quintas	Portos Rolantes	4	1,5-6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.510	6.939	-	-	-	-	16	85-100	25	-	-	19	
20	Porto	S. Miguel	Quintas	Portos Rolantes	5	1,5-9,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.000	4.000	1	40-100	1	7	60	20	-	-	20		
21	Porto	S. Miguel	Quintas	Portos Rolantes	26	2,5-5,0	3	-	-	-	-	-	-	-	-	2.025	15.175	7	10-160	-	40	20-20	30-60	2	100	1	50	6

(二) 計算題

卷之三

QUADRO IX
MÓVIMENTO COMERCIAL
(TONELADAS)

NR DE ORDEN	PORTOS SEGUNDO AS ZONAS	IMPORTAÇÃO									EXPORTAÇÃO									TOTAL IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO			NR DE ORDEN	
		LONDO			CURSO			CARGA/GEM			TOTAL			LONDO			CURSO			CARGA/GEM				
		1961	1962	1963	1961	1962	1963	1961	1962	1963	1961	1962	1963	1961	1962	1963	1961	1962	1963	1961	1962	1963		
1	NORTE	217.022	237.952	214.173	165.211	155.293	120.761	412.233	393.351	341.894	25.451	18.055	14.756	193.508	187.668	178.543	219.389	205.763	192.659	691.622	599.124	557.533	1	
2	Macapá	130.776	86.455	93.616	162.229	163.445	162.231	593.004	572.900	519.897	57.912	50.113	48.621	231.032	205.132	188.317	230.574	253.525	256.938	881.970	828.425	154.825	2	
3	Belo																							
4	Litorânea	16.665	9.457	81	453.192	462.227	492.814	470.057	471.664	493.165	6.223	28.202	17.585	103.012	77.679	82.151	109.235	105.881	100.036	579.292	577.565	593.531	3	
5	Tutóia	-	-	-	12.215	219	12.215	12.215	219	219	-	-	-	20.355	2.969	35.774	9.061	40.839	45.019	9.081	41.068			4
6	Litorânea	-	-	-	4.172	4.323	2.057	4.172	4.323	2.057	-	-	-	4.315	5.624	3.404	4.315	5.604	3.404	8.187	9.927	5.161		
7	Parnaíba	-	-	-	2.390	1.513	1.614	2.390	1.513	1.614	-	-	-	12.771	1.530	1.513	12.771	1.538	1.513	15.161	3.111	3.187	6	
8	Camocim	-	-	-	4.081	1.528	963	4.081	1.528	963	-	-	-	19.644	9.092	21.292	19.444	9.052	21.292	25.545	10.580	22.295		
9	Portalegre	211.415	294.277	364.391	171.832	120.047	95.817	413.247	414.244	458.208	58.259	65.451	61.377	82.852	60.098	111.111	155.317	121.475	94.358	569.671	579.613	581.625	7	
10	Aracati	-	-	-	58.138	28.461	(x) 28.461	58.138	28.461	(x) 28.461	-	-	-	11.310	12.707	(x) 12.707	14.340	12.707	(x) 12.707	72.176	41.168	(x) 41.168	9	
11	Natal	40.677	53.253	43.717	58.065	66.460	67.878	58.702	119.913	111.595	25.168	25.168	25.168	39.814	31.317	66.212	47.086	51.492	165.944	165.944	165.944	10		
12	Cabo de São Vicente	65.100	114.515	12.905	74.217	125.668	117.665	139.745	140.183	130.571	92.109	91.430	96.150	100.036	49.396	94.795	192.165	140.866	150.145	331.890	281.059	261.518	11	
13	João Pessoa	-	-	-	4.656	3.635	1.693	4.656	3.635	1.693	-	-	-	7.322	6.112	4.665	8.112	6.112	4.665	11.717	6.359	12.602	12	
14	Rio do Peixe	300.746	350.433	385.150	421.088	699.720	661.783	1.001.846	1.050.155	1.036.973	371.753	397.226	459.616	311.952	415.145	185.039	693.705	612.711	646.705	1.695.551	1.862.844	1.691.678	13	
15	Leste	21.950	12.669	56.976	76.771	59.985	61.761	59.741	94.861	55.794	126.759	129.211	113.281	60.012	224.022	209.078	195.771	285.402	307.799	299.315	307.799		14	
16	Aracaju	244.211	207.212	119.618	459.708	443.553	416.281	713.919	651.095	565.595	27.276	15.525	15.525	185.728	188.516	27.864	15.344	2.910	70.900	42.460	18.465	15		
17	Salvador	-	-	-	433	(x) 433	61.794	24.351	(x) 24.351	24.351	21.787	(x) 21.787	50.688	(x) 50.688	21.787	73.763	71.255	52.883	221.399	97.340	87.328		16	
18	Ilhéus	185	433	-	218.230	170.327	231.511	400.186	361.737	348.660	618.166	5.669.728	6.050.705	6.038.171	21.515	24.267	117.733	74.947	(x) 74.947	182.712	95.734	(x) 95.734		17
19	Vitória	199.410	127.116	2.823	1.691.873	2.921.454	2.817.450	1.679.393	6.079.383	4.578.847	1.751.209	1.825.972	1.930.894	1.058.050	2.323.229	2.229.167	5.084.233	6.068.939	6.049.992	5.168.930	6.117.619	6.666.103	18	
20	Rio de Janeiro	5.198.182	3.231.873	2.823	2.817.450	1.679.393	6.079.383	1.751.209	1.825.972	1.930.894	1.058.050	2.323.229	2.229.167	5.084.233	49.721	171.241	88.127	414.920	4.169.064	10.281.960	8.716.908	10.542		20
21	Hidrovia	48.501	2.223	12.048	51.421	57.598	184.246	70.322	59.421	196.294	7.790	68.815	51.816	7.790	44.452	111	91.836	72.507	51.987	161.620	399.325	341.276	21	
22	Cabo Frio	37.123	61.398	48.110	352.669	241.629	241.629	309.792	326.018	332.289	84.737	84.737	84.737	123.988	-	4.736	4.736	-	4.736	4.736	123.988		22	
23	S. Paulo	7.921.936	7.688.943	983.901	2.555.360	2.969.719	2.668.599	10.477.294	10.698.662	10.852.660	1.401.736	1.349.394	1.349.394	846.710	786.634	527.632	2.148.568	2.136.028	2.148.568	2.148.568	12.771.690	13.271.257		23
24	S. Sebastião	-	-	-	781	1.194	4.343	781	1.194	4.343	-	-	-	14.944	271.979	299	728	299	355	18.222	1.600	1.519	24	
25	Paranaguá	259.323	65.992	61.513	202.952	127.116	142.649	48.285	493.157	501.182	295.313	523.205	76.657	71.039	20.084	316.636	365.582	213.639	610.921	859.819	1.047.551		25	
26	Antônina	30.117	71.879	81.003	11.715	15.055	16.610	42.182	96.934	97.613	78.650	138.033	17.669	15.755	96.517	61.186	177.333	139.679	161.120	274.936		26		
27	S. Francisco do Sul	55.665	77.298	80.173	12.213	154.675	90.010	67.983	77.928	80.173	122.016	230.172	322.054	56.780	22.738	178.755	251.910	322.807	218.679	332.848	182.980		27	
28	Itajaí	3.735	11.181	154.675	90.010	67.983	138.984	93.745	79.184	154.675	123.727	114.151	118.170	76.703	29.154	291.611	200.130	113.315	385.359	279.594	279.594		28	
29	Florianópolis	6.197	18.789	732	1.072	13.110	20.889	19.861	13.812	10.956	917	11.704	27.793	12.156	7.159	30.726	13.073	21.035	59.638	32.324	35.705		29	
30	Imbituba	2.584	5.042	6.309	8.109	14.513	11.983	10.693	20.755	21.299	11.299	-	-	661.187	726.557	621.527	672.726	726.557	621.527	683.419	747.712	635.219		30
31	Laguna	-	-	-	3.914	2.216	2.216	3.914	2.216	2.216	4.406	2.051	592	43.652	46.710	51.290	48.098	50.761	52.282	51.972	53.003	52.006		31
32	Porto Alegre	207.140	451.941	215.018	2.104.559	2.097.237	2.114.523	2.391.999	2.549.178	2.359.541	220.140	161.073	168.118	477.555	321.509	668.055	482.582	311.768	3.050.094	3.031.760	2.701.309		32	
33	Pelotas	10.687	32.136	6.912	82.060	52.844	27.796	92.117	85.280	34.728	161.073	168.118	477.555	321.509	668.055	482.582	311.768	3.050.094	3.031.760	2.701.309		33		
34	Rio Grande	1.063.556	614.216	609.491	296.393	603.626	635.361	1.359.994	1.417.611	1.212.652	182.358	255.678	142.769	988.844	1.031.377	926.372	1.170.962	1.537.055	1.069.141	2.530.936				

SUADRO 2
MOVIMENTO DE MERCADORIAS A GRANEL
EXPORTE - (EM TONELADAS)

PORTOS	SOLUDOS										LIQUIDOS						SOLIDOS E LIQUIDOS			CARGA GERAL		Nº DE ORDEN		
	MINEROS		CARVÃO		TRIGO		OUTROS		TOTAL		PETROLEO E INCIVADOS		OUTROS		TOTAL		1962		1963		1962			
	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963				
NORTE																								
Manaus																								
Belo																								
NORDESTE																								
25º Luis																								
Tutóia																								
Luis Correa																								
Parambu																								
Caxocim																								
Vila Galvão																								
Araçati																								
Natal																								
Cabelo																								
João Pessoa																								
Recife																								
Maceió																								
L. B. S. T. R.																								
Aracaju																								
Salvador	37.629	6.311																						
Ilheus																								
Vitória	5.973.450	5.930.793																						
Cabo Frio																								
Rio da Janeiro	1.620.317	2.707.278	1.300																					
Itaboraí																								
Angra dos Reis	5.133	5.364																						
S. L.																								
São Sebastião																								
Santos																								
Paratágua	890	150	150	22	1.000	1.015					300.670	450	360.690	597.905	472.327	19.223	45.381	617.128	517.700	617.578	810.406	1.518.150	48.232	23
Antônio	23.628																				1.600.271		24	
S. Francisco do Sul																				369.452	912.059		25	
Itajai																				40.054	177.383		26	
Florianópolis																				254.910	352.607		27	
Ibituruba	150	893	719.603	616.225	94	23.459					719.647	617.118	23.459							200.430	143.315		28	
Legumá																				13.073	21.663		29	
Porto Alegre																				7.110	14.809		30	
Pelotas																				23.459	50.761		31	
Rio Grande																				51.670	122.659		32	
São Borja																				3.107	12.743		33	
CENTRO-OESTE																				602.122	191.271		34	
Corumbá	(xx) 1.000	(xx) 1.000									(xx) 1.000									19.056	12.347		35	
TOTAL	7.670.556	7.661.468	721.912	639.776	22.405	27.135	89.773	357.464	8.504.646	8.605.773	3.506.950	3.441.079	74.718	100.298	3.661.668	3.541.377	12.166.314	12.227.150	6.150.097	6.147.299		36		

OBSERVAÇÕES: (x) Dados repetidos de 1962

(xx) Dados repetidos de 1961

CUADRO XI

PORTOS	SÓLIDOS										LÍQUIDOS						SÓLIDOS & LÍQUIDOS		CARGA GERAL		Nº DE ORDEN			
	MINÉRIOS		CARVÃO		TRIGO		OUTROS		TOTAL		PETRÓLEO & DERIVADOS		OUTROS		TOTAL		1962		1963					
	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963				
NORTE																								
Mauá	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1		
Belém	-	-	-	-	35.289	(x)	35.289	-	-	-	173.924	(x)	173.924	-	-	-	173.924	(x)	173.924	209.213	(x)	209.213	393.551	364.554
NOORDESTE																							2	
São Luís	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	471.684	493.495	
Tutóia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	219	214	
Luis Correa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.383	2.057	
Parnaíba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.513	1.044	
Caxias	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.528	963	
Portalegre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	133.285	98.766	
Arenópolis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28.161	9	
Itaí	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31.094	10	
Gabedelo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47.166	46	
José Pessôa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58.011	58.941	
Recife	400	6.831	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.635	1.693	
Maceió	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	428.121	272.126	
ES																							13	
Aracaju	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32.717	17.921	
Salvador	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.810	6.126	
Ilhéus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	253.272	272.915	
Vitória	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24.787	(x) 21.787	
Crato Frio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46.163	39.109	
Rio de Janeiro	10.639	6.918	1.359.659	1.003.602	151.185	431.973	102.977	138.228	1.964.169	1.580.721	3.016.239	1.950.175	41.747	70.339	3.087.986	2.020.814	5.072.185	3.601.535	1.006.838	977.512	20			
Hidro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	105.96	19	
Angre dos Reis	270	1.507	288.160	276.939	20.776	17.669	1.291	-	210.657	306.166	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49.721	37.032	
SUL																							21	
São Sebastião	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15.171	26.123	
Porto	30.339	11.621	191.554	146.372	977.512	920.756	636.309	889.706	1.763.714	1.969.175	7.379.036	7.723.669	27.486	10.168	7.106.522	7.736.097	9.170.236	9.702.572	1.146.426	4.343	23			
Paranaguá	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	389.113	420.139	419.913	437.010	67.112	24		
Antônio	1.131	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	73.524	76.666	
S. Francisco do Sul	261	-	2.527	2.000	71.594	67.133	7.193	13.171	-	-	74.162	71.433	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19.510	18.927	
Florianópolis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3.456	6.740	
Itajaí	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71.433	71.433	
Ibituba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18.789	18.789	
Laguna	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13.612	13.612	
Porto Alegre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.072	29	
Foz das Sete Quedas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10.724	10.566	
Porto Grande	-	-	110.048	104.523	103.371	96.485	55.874	41.105	477.293	282.616	818.939	840.192	-	-	618.938	660.192	1.296.231	1.122.908	1.292.947	1.236.733	32			
São Borja	-	-	287	1.401	31.490	6.462	2.100	55.805	10.366	192	-	-	-	-	1.141.960	1.011.996	33.995	10.366	51.285	21.366	33			
CENTRO-OESTE			2.535	852	10.209	5.469	131.052	113.568	150.796	149.886	1.11.1.968	1.01.1.968	-	-	-	-	1.141.960	1.011.996	1.292.761	1.121.884	125.077	77.968	34	
Campos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.857	3.220	
TOTAL	43.040	26.937	2.073.925	1.801.078	2.260.756	2.120.439	1.012.665	1.240.103	5.390.396	5.196.857	14.411.047	13.894.878	69.233	81.618	14.480.280	13.976.496	19.870.666	19.173.353	6.435.091	5.931.123	35			

OBSERVACOES: (x) Dados repetidos 1962
(xx) Dados repetidos 1961

Q U A D R O XII
RENDA DAS TAXAS - DESPESA DA EXPLORAÇÃO
(EM MILHARES DE CRUZEIROS)

PORTOS	RENDA DAS TAXAS			DESPESA DA EXPLORAÇÃO									SALDO					
				PESSOAL			MATERIAL E EMBALAGENS			TOTAL								
	1961	1962	1963	1961	1962	1963	1961	1962	1963	1961	1962	1963	1961	1962	1963			
Manaus	47.431	49.280	526.995	57.609	91.897	230.103	62.249	129.295	507.748	126.858	221.192	737.851	-	79.424	-	171.912	-	208.856
Belo Horizonte	261.053	570.842	1.355.740	146.757	459.656	1.126.757	123.845	206.731	412.550	270.602	666.387	1.539.307	-	9.519	-	95.515	-	183.567
Natal	14.633	34.283	60.983	56.768	86.330	221.165	2.358	4.774	15.218	59.156	91.104	236.413	-	44.323	-	56.821	-	155.430
Cabedelo	73.877	186.281	240.170	68.656	207.114	425.595	4.369	20.434	15.522	73.025	227.547	141.117	-	852	-	41.266	-	200.947
Recife	690.543	1.287.023	2.826.468	691.672	1.112.145	2.300.300	41.892	97.255	200.864	778.819	1.266.436	2.501.165	-	98.276	-	587	-	325.323
Maceió	44.759	106.038	150.387	46.380	91.701	163.613	5.266	11.791	11.957	51.646	103.192	175.570	-	6.887	-	2.516	-	25.213
Salvador	529.310	756.559	1.936.390	378.653	666.750	1.162.057	121.293	240.661	456.636	499.946	907.411	1.918.663	-	29.341	-	150.852	-	17.687
Ilhéus	57.465	59.592	(.)	45.391	63.770	186.337	10.375	11.899	34.435	55.766	75.669	220.771	-	1.699	-	16.077	-	(.)
Vitória	567.717	663.340	1.136.289	180.803	411.868	891.406	60.659	91.503	235.853	241.462	506.391	1.127.259	-	326.255	-	156.949	-	9.030
Rio de Janeiro	2.664.739	3.931.334	12.769.745	2.239.051	3.489.514	14.750.178	587.122	936.675	980.501	2.826.473	4.426.189	15.730.679	-	161.734	-	494.855	-	2.960.934
Niterói	50.486	57.489	153.821	27.547	47.388	115.393	21.071	20.752	42.595	48.618	68.140	157.988	-	1.868	-	10.651	-	4.167
Angre dos Reis	69.073	105.983	278.899	46.887	86.227	189.611	25.827	35.591	99.244	72.714	121.818	288.855	-	3.641	-	15.835	-	9.956
São Sebastião	9.435	10.612	10.266	(.)	(.)	(.)	(.)	(.)	(.)	(.)	(.)	(.)	-	(.)	-	(.)	-	(.)
Santos	13.384.944	10.661.438	21.834.118	5.408.335	9.259.627	19.841.576	605.586	783.108	1.004.211	6.093.921	10.012.935	20.845.787	-	291.023	-	621.503	-	988.331
Paranaguá	116.464	320.765	891.672	201.626	270.235	1.622.383	16.655	147.507	73.521	218.281	417.712	535.904	-	101.817	-	96.977	-	358.768
S. Francisco do Sul	6.139	17.468	16.806	6.773	11.367	21.672	2.369	5.228	9.654	9.142	16.595	31.326	-	3.003	-	868	-	14.520
Imbituba	231.155	391.325	632.114	153.391	276.952	1.111.254	53.726	80.540	115.757	207.107	357.492	527.011	-	24.048	-	33.833	-	105.133
Laguna	1.786	2.926	3.331	52.215	72.072	127.761	3.192	5.661	7.326	55.367	77.733	135.087	-	53.581	-	74.807	-	131.756
Porto Alegre	485.987	611.827	760.583	311.462	449.951	1.006.438	177.368	262.114	399.542	488.830	712.095	1.395.980	-	2.843	-	100.268	-	615.397
Rio Grande	585.042	822.879	1.481.838	211.587	334.035	738.499	159.318	198.954	399.019	370.905	532.989	1.137.518	-	214.137	-	289.890	-	344.320
Pelotas	34.418	50.483	39.211	34.573	48.461	36.860	17.388	20.453	86.600	51.961	68.914	125.460	-	17.543	-	18.131	-	86.249

QUADRO XIIIDIRIGENTES DOS PORTOS ORGANIZADOS E CHEFES DOS DISTRITOS DO D.N.P.V.N.

Situação em 31-7-1964

Nº DE ORDEM	P O R T O S	ESTADOS	ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS		Nº	DISTRITOS DO D.N.P.V.N.	S E D E S
			D I R I G E N T E S	S E D E S			
1	Manaus	AM	Superintendente - Sr. Luiz Barros Int. Federal - Engº Armando Ulisses Nicollazi	Rua Tarquinho, 25 - MANAUS	12	-	Rua Visconde Mauá, 178 - MANAUS
2	Belém	PA	Diretor Geral do SNAPP - Cap. de M. e G. Jabory Nepomuceno Oliveira	Avenida Presidente Vargas - BELÉM	24	Jeanne Arnaud de Souza Lima	
3	São Luis	MA	-	-	32	Moacyr Lobato de Almeida	Av. Gov. José Malcher, 1044 - BELÉM
4	Parnaíba, Tutoia, Lídia Cor- rea	PI	-	-	42	Clayton Luiz Garcia Quindere	Rua Cel. Colares Moreira, 561 - SÃO LUIZ
5	Fortaleza	CE	-	-	52	Heitor Castello Branco	Av. Duque de Caxias, - TERESINA
6	Natal	RN	Superintendente - Engº Romulo Rubens Freire Pinto	Av. Hildebrando de Oliveira, - NATAL	62	Claudio Bonfim Marinho Andrade	Rua dos Tabajaras, 125 - FORTALEZA
7	Cabedelo	PB	Superintendente - Engº Newton Fernandes Maia	Cabedelo	72	Ivan Reis de Lima	Rua Silve Jardim, 76 - Ribeira - NATAL
8	Recife	PE	Administrador - Major João J.C. Albuquerque	Avenida Alfredo Lisboa - RECIFE	82	Vinicius Londres da Nabreja	Rua Pedro Américo, s/n - JOÃO PESSÔA
9	Maceió	AL	Superintendente - Engº Antonio Mario Mafra	Rua Sé e Albuquerque - Jaraguá	92	Lourival de Almeida Castro	Rua Vital de Oliveira, 32 - RECIFE
10	Aracaju	SE	-	-	102	Fernando Luiz de Almeida Castro	Rua Sé e Albuquerque, 316 - MACEIÓ
11	Salvador	BA	Administrador - Engº Georges Luís Humbert	Rua da Bélgica - SALVADOR	112	João Carvalho de Araújo	Rua São Cristóvão, 205 - ARACAJU
12	Ilhéus	BA	Diretor Comercial - Bel. Otávio Fontes de Faria	Av. Estados Unidos - Ed. LORRIS - Salas 804/808 - ILHÉUS	122	Fernando Passos Marques	Anexo ao 12 Armazém - DÓCAS - SALVADOR
13	Vitória	ES	Int. Federal - Engº Alfrônio Muijlwaert Cabussú	Av. Getúlio Vargas - VITÓRIA	132	Luis Palma Lima	Av. Capela das Almas, 366 - VITÓRIA
14	Niterói	RJ	Superintendente - Major Renato Adnet Coutinho	Niterói	142	Joaquim Pyrrho de Andrade	Rua São Pedro, 159 - NITERÓI
15	Angra dos Reis	RJ	Administrador - Engº Carlos Manoel Castanheiro Damásio	Angra dos Reis	152	" " " " "	Praca Mauá, 10. 2º andar - RIO
16	Rio de Janeiro	GB	Superintendente - Engenheiro Arno Oscar Markus	Avenida Rodrigues Alves, 10 - RIO - GB	162	José Carlos de Chermont Rodrigues	Rua Cidade de Toledo, 41 - SANTOS
17	São Sebastião	SP	Administrador - Engº Fausto Adas	São Sebastião	162	Ormindo Lopes	" " " " "
18	Santos	SP	Inspector Geral - Engº José de Menezes Berenguer	Avenida Rodrigues Alves - SANTOS	162	" " " " "	" " " " "
19	Paranaguá	PR	Superintendente - Engº Arthur Miranda Ramos	Av. Manoel Ribeiro - PARANAGUÁ	172	Eloy Rebello Tourinho	Avenida Manoel Ribeiro, s/n - PARANAGUÁ
20	São Francisco do Sul	SC	Administrador - Engº Pedro de Castro	São Francisco do Sul	182	Thierry de Lemois Fleming	Rua Alm. Lamego, 86 - FLORIANÓPOLIS
21	Imbituba	SC	Gerente - Engº Octávio Ribeiro Castro	Imbituba	182	" " " " "	" " " " "
22	Laguna	SC	Superintendente - Engº Zacarias João Vieira	Laguna	182	" " " " "	" " " " "
23	Porto Alegre	RS	Administrador - Engº Geraldo Leite Serrano	Av. Maná - Ed. DRPRC - Porto Alegre	192	Raul Ferreira da Silva Santos	Rua Uruguai, 35. 6º andar - PORTO ALEGRE
24	Rio Grande	RS	Administrador - Engº Ivo Pereira Braga	Av. Honório Bicalho - Ed. DRPRC - Rio Grande	192	" " " " "	" " " " "
25	Pelotas	RS	Administrador - Engº Hugo Krug	Rua Urbano Garcia, 16 - 10º andar - Pelotas	192	" " " " "	Rua Halfeld, 414 - Grupo 701 - JUIZ DE FORA
26	-	RS	-	-	202	João Simon	Rua Araguaia, 78 - Goiania
27	-	GO	-	-	212	Hélio Fausto de Souza	Rua 13 de Junho, 960 - Corumbá
28	Corumbá	MT	-	-	222	José Martins Leite Pereira	
29	-	-	-	-	-	-	-

OBG: Os Distritos 12, 42, 52, 62, 112, 202, 212 e 222 não têm sob sua jurisdição
nenhum porto organizado.

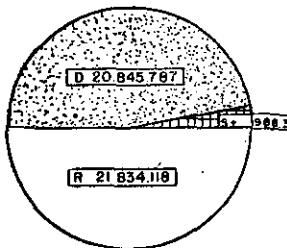
RENDAS DAS TAXAS E DESPESA DA EXPLORAÇÃO

(Milhares de cruzeiros)

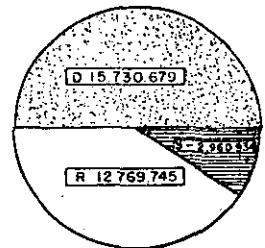
Seis Principais Portos do Brasil

Convenções
renda
despesa
saldos

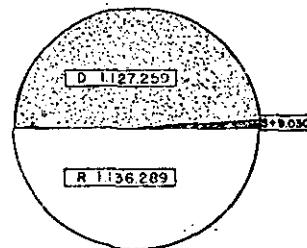
SANTOS



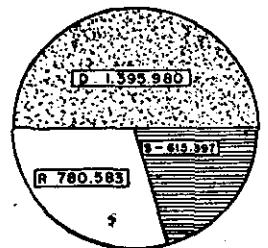
RIO DE JANEIRO



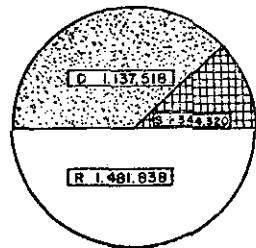
VITÓRIA



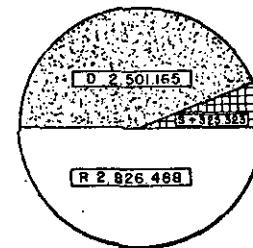
PORTO ALEGRE



RIO GRANDE



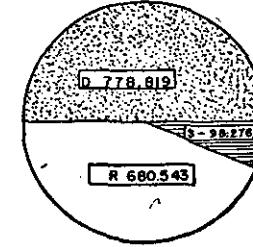
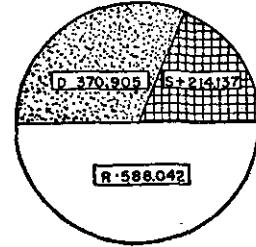
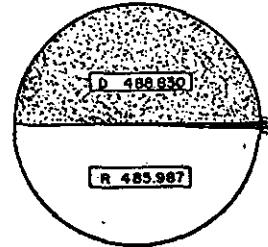
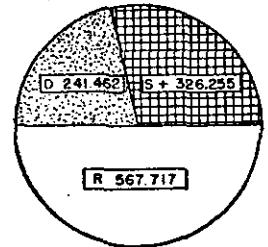
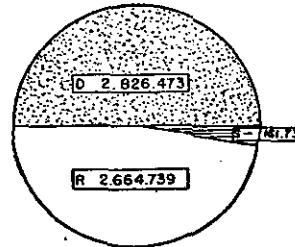
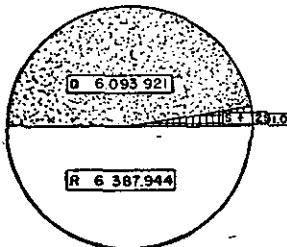
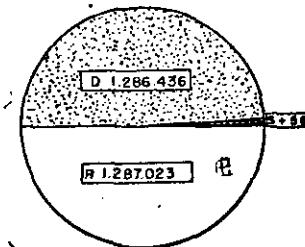
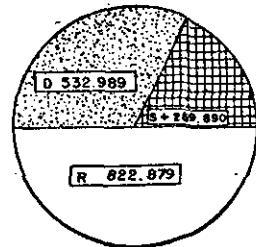
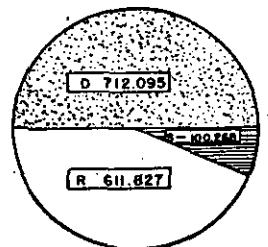
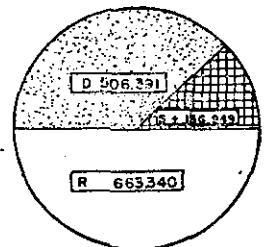
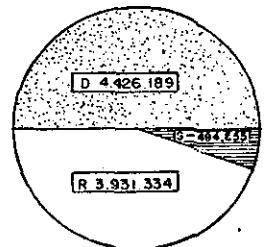
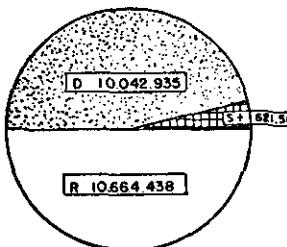
RECIFE



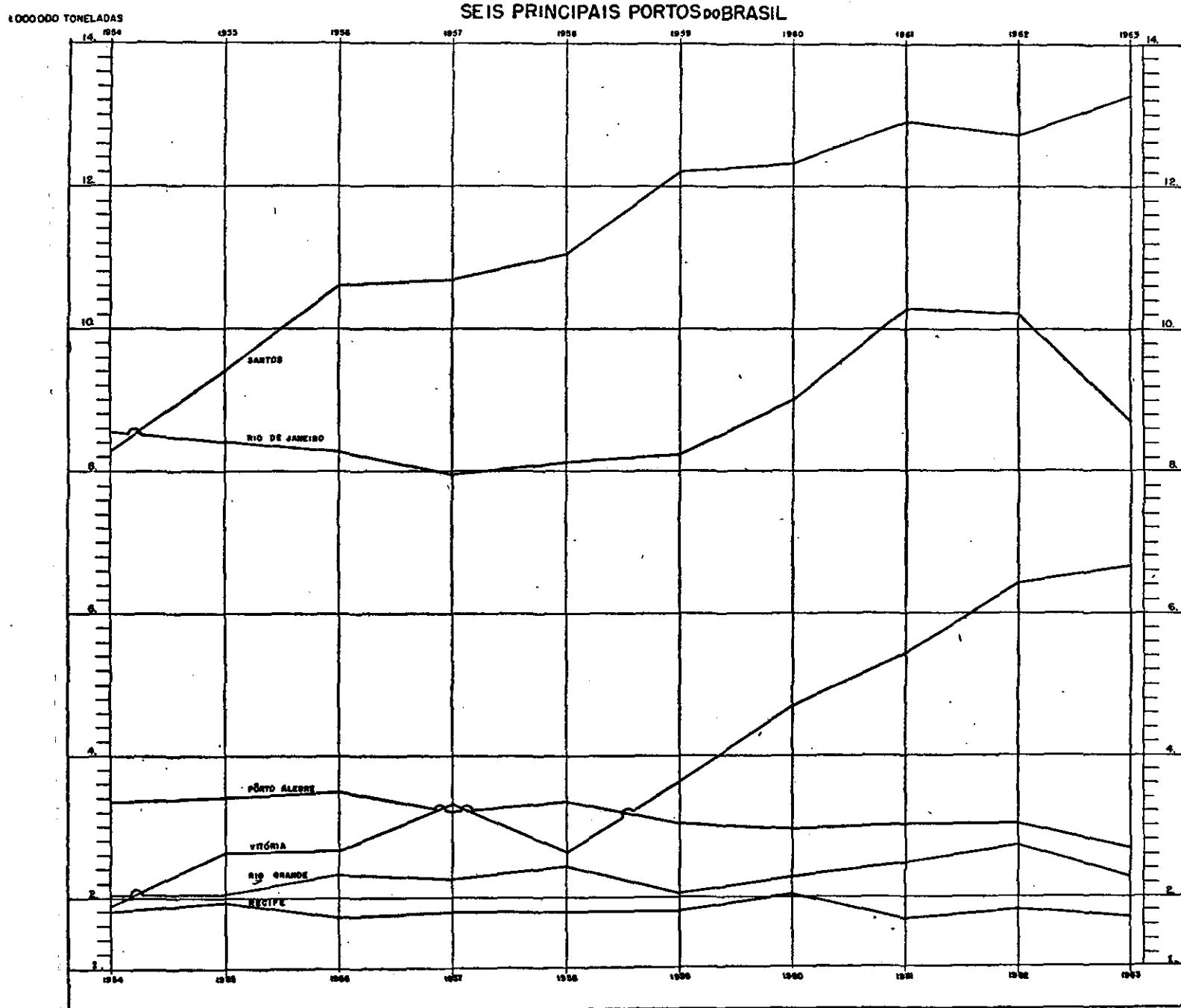
1963

1962

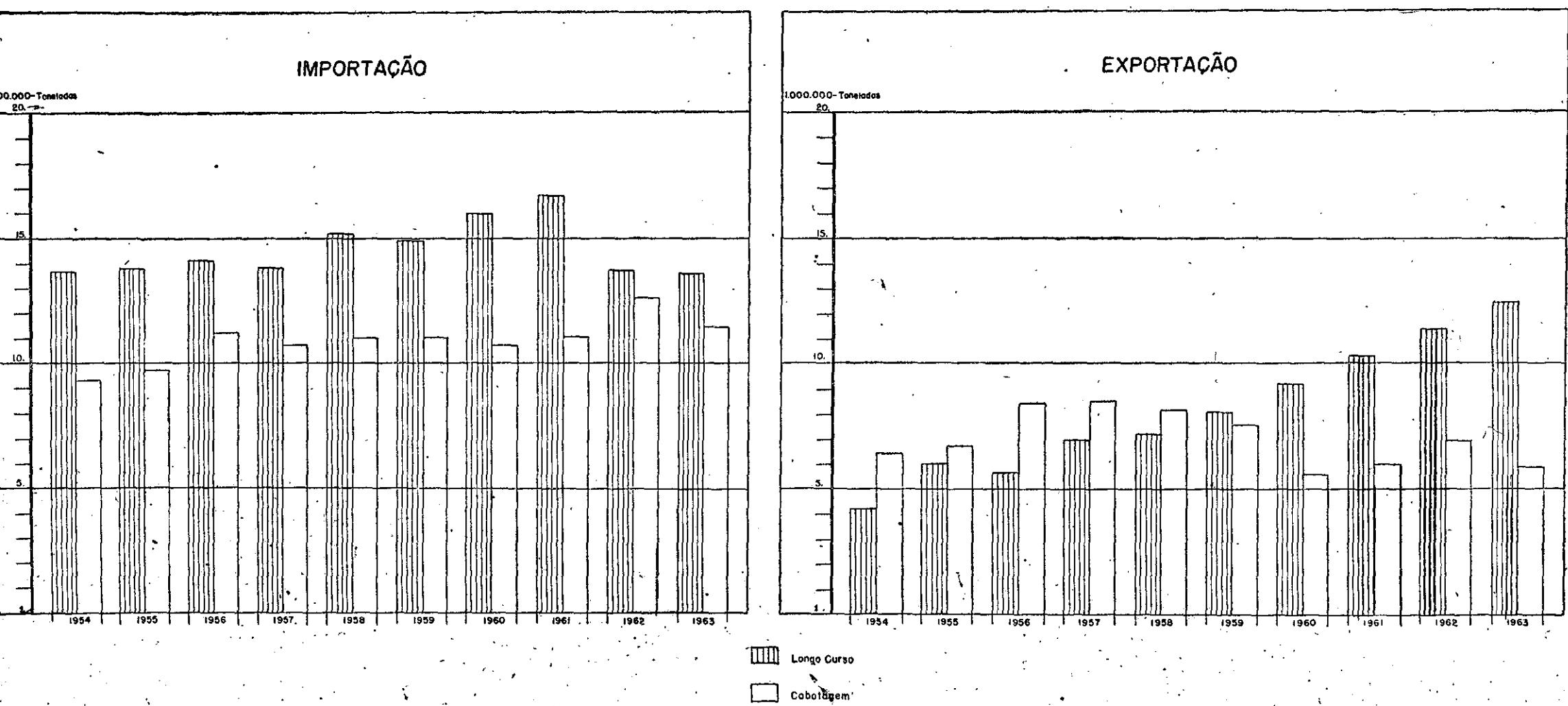
1961



COMPARAÇÃO do MOVIMENTO de TONELADAS NOS
SEIS PRINCIPAIS PORTOS do BRASIL



MOVIMENTOS TOTAIS DE IMPORTAÇÃO EXPORTAÇÃO NOS 36 PRINCIPAIS PORTOS NACIONAIS
CONSTANTES DO QUADRO IX- (Mov. Comercial)



OBSERVAÇÕES

Do caráter-geral:

1 — Os quadros contendo dados relativos a regimes de exploração, receitas e despesas e equipamentos referem-se, apenas, aos 21 portos sujeitos à exploração organizada. Nos demais portos foram incluídos, também, alguns portos não organizados de maior expressão econômica.

2 — O sinal (.) quer dizer: dado desconhecido, e o sinal (—) dado nulo ou inexistente.

3 — Os dados relativos ao movimento nos portos de Ilhéus e Aracati não foram fornecidos até o presente, motivo pelo qual aparecem, na coluna de 1963, com resultados repetidos, de 1962. Esse critério visa a permitir a totalização dos respectivos quadros. Também no que concerne ao pôrto de Corumbá, os dados relativos ao movimento comercial, de granéis e de navios, correspondente a 1962 e 1963 aparecem com resultados repetidos de 1961; isso se deve ao fato de não terem sido fornecidos os de 1963 e do de 1962 terem sido julgados inexatos devido a sua ordem de grandeza. Quanto ao pôrto de Belém, embora tendo fornecido os dados relativos a importação e exportação totais, relativos a 1963, não discriminou os movimentos de granéis e carga geral, motivo pelo qual esses dados aparecem com valores repetidos de 1962.

Sobre o Quadro — Características:

As profundidades da barra, que aparecem nesse quadro são as profundidades mínimas apuradas.

As instalações registradas são as pertencentes à Administração do Pôrto, as pertencentes a particulares são anotadas no rodapé do quadro. Em alguns portos, o número que aparece indicando a quantidade de silos, significa o número de células de cada silo.

Sobre o Quadro VIII — Equipamentos:

Os equipamentos registrados são pertencentes à Administrações dos Portos, sendo anotadas no rodapé do quadro os pertencentes a particulares.

Sobre o Quadro IX — Movimento Comercial:

No pôrto de Niterói não foram considerados os transportes de carros, caminhões e passageiros realizados entre Rio e Niterói.

No pôrto de São Sebastião não foi computado o petróleo em trânsito, baldeado ao largo, para pequenas embarcações destinadas ao pôrto de Santos.

ANEXO Nº 9

RELAÇÃO DOS PORTOS SEGUNDO A QUANTIDADE TOTAL DE CARGA MOVIMENTADA EM 1963, EM ORDEM DECRESCENTE

(EM TONELADAS)

PÔRTO	TOTAL	EXPORT.	IMPORT.
1 SANTOS	13.271.257	2.418.677	10.852.580
2 Rio de Jan.	8.746.908	4.168.061	4.578.847
3 Vitória	6.668.408	6.049.992	618.416
4 P. Alegre	2.701.309	341.768	2.359.541
5 Rio Grande	2.311.993	1.069.141	1.242.852
6 Recife	1.681.678	644.705	1.036.973
7 Paranaguá	1.047.551	543.639	504.182
8 Salvador	807.328	241.399	565.929
9 Belém	756.835	236.938	519.897
10 Imbituba	643.219	621.927	21.292
11 São Luiz	593.531	100.036	493.495
12 Fortaleza	579.683	121.475	458.208
13 Manaus	557.533	192.639	364.894
14 S. Francisco	412.980	332.807	80.173
15 Angra dos Reis	384.276	51.987	332.289
16 Niterói	375.708	179.414	196.597
17 Itajaí	297.912	143.315	154.597
18 Antonina	274.936	177.323	97.613
19 Cabedelo	261.516	130.945	130.571
20 Maceió	259.415	186.771	72.644
BRASIL	43.403.858	18.349.885	25.053.973

FONTE: DNPUN. Quadro organizado pelo Relator

ANEXO N.º 10

RELAÇÃO DOS PORTOS SEGUNDO A QUANTIDADE DAS EXPORTAÇÕES E DAS IMPORTAÇÕES EM ORDEM DECRESCENTE

(Dados de 1963)

EXPORTAÇÃO		IMPORTAÇÃO	
Pôrto	Toneladas	Pôrto	Toneladas
1 Vitória	6.049.992	1 Santos	10.852.580
2 Rio de Janeiro	4.168.061	2 Rio de Janeiro	4.578.847
3 Santos	2.418.677	3 Pôrto Alegre	2.359.541
4 Rio Grande	1.069.141	4 Rio Grande	1.242.852
5 Recife	644.705	5 Recife	1.036.973
6 Imbituba	621.927	6 Vitória	618.416
7 Paranaguá	543.639	7 Salvador	565.929
8 Pôrto Alegre	341.768	8 Belém	519.897
9 S. Francisco	332.807	9 Paranaguá	504.182
10 Salvador	241.399	10 São Luiz	493.495
11 Belém	236.938	11 Fortaleza	458.208
12 Manaus	192.639	12 Manaus	364.894
13 Maceió	186.771	13 Angra	332.289
14 Niterói	179.414	14 Niterói	196.597
15 Antonina	177.323	15 Itajaí	154.597
16 Itajaí	143.315	16 Cabedelo	130.571
17 Cabedelo	130.945	17 Antonina	97.613
18 Fortaleza	121.475	18 S. Francisco	80.173
19 São Luiz	100.036	19 Maceió	72.644
20 Angra	51.987	20 Imbituba	21.292

Fonte: INPVN. Quadro organizado pelo Relator

ANEXO Nº 11

PORTOS, SEGUNDO À MÉDIA DO QUATRIENIO

1960 — 1963

(Em mil toneladas)

PORTO	1960	1961	1962	1963	Média
1 — Santos	12.365,7	12.925,8	12.774,7	13.271,3	12.834,4
2 — Rio de Janeiro	8.982,6	10.282,0	10.228,6	8.746,9	9.560,0
3 — Vitória	4.668,2	5.459,0	6.417,6	6.668,4	5.803,3
4 — Pôrto Alegre	2.970,9	3.090,1	3.031,8	2.701,3	2.948,5
5 — Rio Grande	2.280,9	2.530,9	2.754,9	2.312,0	2.469,7
6 — Recife	2.057,7	1.695,6	1.862,9	1.681,7	1.824,5
7 — Salvador	971,2	973,4	879,9	807,3	907,9
8 — Paranaguá	719,4	810,9	859,8	1.047,6	858,6
9 — Belém	887,8	882,0	828,4	756,8	838,7
10 — Imbituba	664,7	683,4	747,7	643,2	684,7
11 — Manaus	566,6	631,6	599,1	557,6	588,7
12 — São Francisco	301,3	246,7	332,8	413,0	588,7
13 — Fortaleza	625,7	554,4	569,7	579,7	582,4
14 — São Luiz	568,9	579,3	577,6	593,5	579,8
15 — Angra	494,4	481,6	399,3	384,3	439,9
16 — Itajai	443,6	385,4	279,6	297,9	351,6
17 — Cabedelo	317,3	331,9	281,0	261,6	297,9
18 — Maceió	281,4	285,4	307,3	259,4	283,5
19 — Antonina	200,1	138,7	161,4	274,9	193,8
20 — Niterói	150,2	70,3	109,3	375,7	176,4
Brasil	41.486,8	43.937,0	44.664,7	43.403,9	43.368,6

Fonte: D.N.P.V.N. — Quadro organizado pelo Relator.

ANEXO Nº 12

PRINCIPAIS PORTOS, SEGUNDO A TONELAGEM DA CARGA MOVIMENTADA NA NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO

PORTO	1960	1961	1962	1963	Média do quatriénio
SANTOS					
Importação	7.361,2	7.921,9	7.688,9	984,0	5.989,0
Exportação	1.389,9	1.601,8	1.349,4	1.890,8	1.558,0
Importação + Exportação	8.751,1	9.523,7	9.038,3	2.874,8	7.647,0
RIO DE JANEIRO					
Importação	4.674,6	5.198,4	3.231,9	2.921,5	4.003,6
Exportação	1.434,9	1.451,3	1.825,0	1.938,9	1.662,5
Importação + Exportação	6.109,5	6.649,7	5.056,9	4.860,4	5.669,1
VITÓRIA					
Importação	127,9	194,4	127,1	218,2	166,9
Exportação	4.368,6	5.069,7	6.058,7	6.038,2	5.383,8
Importação + Exportação	4.496,5	5.264,1	6.185,8	6.256,4	5.550,7
PORTE ALEGRE					
Importação	325,1	287,4	451,9	245,0	327,3
Exportação	134,3	220,1	161,1	168,1	170,9
Importação + Exportação	459,4	507,5	613,0	413,1	498,2
RIO GRANDE					
Importação	1.133,3	1.033,6	614,2	609,5	855,1
Exportação	32,9	182,3	255,7	142,8	153,4
Importação + Exportação	1.166,2	1.245,9	869,9	752,3	1.008,5
RECIFE					
Importação	693,8	580,7	350,4	385,2	502,5
Exportação	442,0	371,8	397,2	459,6	417,7
Importação + Exportação	1.135,8	952,5	747,6	844,8	920,2
PARANAGUA					
Importação	301,5	259,3	66,0	61,5	172,1
Exportação	190,1	272,0	295,3	523,3	320,2
Importação + Exportação	491,6	631,3	361,3	584,8	492,3

ANEXO 12 (Continuação)

PORTO	1960	1961	1962	1963	Média do quatriénio
SALVADOR					
Importação ...	249,3	244,2	207,2	149,6	212,6
Exportação ...	165,8	185,7	157,4	188,5	174,3
Importação + Exportação ...	415,1	429,9	364,6	338,1	386,9
BELEM					
Importação ...	182,5	180,8	86,5	93,6	135,8
Exportação ...	45,0	57,9	50,1	48,6	50,4
Importação + Exportação ...	227,5	238,7	136,6	142,2	185,2
IMBITUBA					
Importação ...	3,3	2,6	5,8	6,3	4,5
Exportação ...	26,1	11,3	—	—	9,3
Importação + Exportação ...	29,4	13,9	5,8	6,3	13,8
BRASIL					
Importação ...	15.985,9	16.663,4	13.717,8	13.598,1	14.991,3
Exportação ...	9.149,0	10.308,8	11.393,8	12.480,9	10.833,1
Importação + Exportação ...	25.134,9	26.972,2	25.111,6	26.079,0	25.824,4

Fonte: DNPVN. Quadro organizado pelo Relator.

ANEXO Nº 13
RENDA DAS TAXAS DESPESA DA EXPLORAÇÃO
MILHÕES DE Cr\$ JUNHO DE 1964

P O R T O S	R E N D A D A S T A X A S			P E S S O A L			M A T E R I A L E E M P R E I T A D O S			T O T A L		
	1961	1962	1963	1961	1962	1963	1961	1962	1963	1961	1962	1963
MANAUS.....	213,3	143,0	899,3	259,2	266,5	391,2	279,9	375,0	863,1	529,1	641,5	1.254,3
BELEM.....	1.174,9	1.655,3	2.304,7	660,6	1.333,1	1.915,6	557,1	599,4	701,2	1.217,7	1.932,5	2.616,8
NATAL.....	66,6	99,5	137,7	255,6	250,3	376,0	10,8	13,9	25,8	266,4	264,2	404,8
CARNAVAL.....	332,5	504,3	408,3	309,1	600,6	723,5	19,8	59,2	26,3	328,9	659,8	749,8
RECIFE.....	3.062,2	3.732,3	4.805,0	3.112,6	3.226,0	3.910,0	185,5	281,9	341,5	3.301,1	3.507,9	4.251,5
MACEIO.....	201,6	307,4	255,5	208,8	265,9	278,1	23,8	34,2	20,4	232,6	300,1	298,5
SALVADOR.....	2.381,8	2.194,1	3.291,9	1.704,1	1.933,4	2.485,6	545,8	698,0	776,2	2.249,9	2.651,4	3.261,8
ILHEUS.....	258,7	172,8	(.)	204,3	185,0	316,7	46,8	34,5	58,5	241,1	219,5	375,2
VITÓRIA.....	2.554,6	1.923,6	1.931,7	813,6	1.203,2	1.515,4	273,1	265,3	400,9	1.086,7	1.468,5	1.916,3
RIO DE JANEIRO.....	11.991,1	11.400,8	21.708,5	10.075,9	10.119,5	25.075,3	2.643,3	2.716,4	1.666,8	12.719,2	12.835,9	26.742,1
NITERÓI.....	227,2	166,7	261,5	123,7	137,5	196,2	93,9	60,0	72,4	218,6	197,5	268,6
ANGRA DOS REIS.....	310,9	307,4	474,1	211,0	250,0	322,3	116,1	103,2	168,6	327,1	353,2	490,9
SÃO SEBASTIÃO.....	42,3	30,7	17,5	(.)	(.)	(.)	(.)	(.)	(.)	(.)	(.)	(.)
SANTOS.....	28.732,0	30.926,8	37.118,0	24.337,3	26.853,4	33.747,7	3.085,2	2.271,0	1.707,1	27.422,5	29.124,4	35.454,8
PARANAGUÁ.....	524,2	930,3	1.521,0	907,2	783,6	786,1	74,7	427,7	125,0	982,3	1.211,3	911,1
S. FRANCISCO DO SUL.....	27,4	50,7	28,5	30,6	33,1	36,9	10,8	15,1	16,5	41,4	48,2	53,4
IMBITUBA.....	1.040,4	1.134,8	1.074,6	690,3	803,3	699,0	241,6	233,4	196,9	931,9	1.036,7	895,9
LAGUNA.....	8,1	8,4	5,6	234,9	209,1	217,3	13,9	16,5	12,4	248,8	225,6	229,7
PORTE ALEGRE.....	2.187,0	1.774,2	1.327,0	1.401,7	1.304,7	1.710,9	798,3	760,1	662,1	2.200,0	2.064,7	2.373,0
RIO GRANDE.....	2.632,5	2.386,4	2.519,1	952,2	968,6	1.255,4	716,8	577,1	678,3	1.669,0	1.545,7	1.933,7
PELOTAS.....	154,8	146,4	66,6	155,7	140,6	62,7	78,3	69,2	150,6	234,0	199,8	213,3
T O T A L.....	58.241,7	56.359,2	80.156,1	46.548,4	30.867,4	76.121,9	9.809,5	9.521,1	8.670,6	56.648,3	60.488,4	84.792,5

F O N T E: Ministério do Planejamento.

ANEXO N° 14

Relação dos principais portos segundo a Renda das Taxas e Despesa da Exploração, destacando-se os gastos diretos com Pessoal (Em milhões de Cr\$).

PORTO	Ano	Rendas das Taxas	Despesa de exploração	Pessoal	Relação Pessoal/Despesa	Relação Despesa/Renda
1) SANTOS	1963 Média do triênio 61/63.	37.118,00 32.258,90	35.454,80 30.667,20	33.747,70 28.312,80	90,1% 92,3%	95,1% 95,1%
2) RIO	1963 Média do triênio 61/63.	21.708,50 15.033,50	26.742,10 17.432,70	25.075,30 15.090,20	93,7% 86,6%	123,2% 116,0%
3) RECIFE	1963 Média do triênio 61/63.	4.805,00 5.199,80	4.251,50 3.686,80	3.910,00 3.416,20	92,0% 92,7%	88,0% 70,9%
4) SALVADOR	1963 Média do triênio 61/63.	3.291,90 2.622,60	3.261,80 2.721,00	2.485,60 2.041,00	76,2% 75,0%	99,1% 103,8%
5) RIO GRANDE	1963 Média do triênio 61/63.	2.519,10 2.512,70	1.933,70 1.716,10	1.255,40 1.058,70	64,9% 61,7%	76,8% 68,3%
6) VITÓRIA	1963 Média do triênio 61/63.	1.931,70 2.136,60	1.916,30 1.490,50	1.515,40 1.177,40	79,1% 49,0%	99,2% 69,8%
7) PORTO ALEGRE	1963 Média do triênio 61/63.	1.327,00 1.762,70	2.373,00 2.212,60	1.710,90 1.472,40	72,1% 66,5%	178,8% 125,5%
8) BELEM	1963 Média do triênio 61/63.	2.304,70 1.711,60	2.616,80 1.922,30	1.915,60 1.303,10	73,2% 67,1%	113,5% 112,3%
9) IMBITUBA	1963 Média do triênio 61/63.	1.074,60 1.083,30	895,90 954,60	699,00 730,90	78,0% 76,5%	83,4% 88,1%
10) PARANAGUÁ	1963 Média do triênio 61/63.	1.521,00 991,80	911,10 1.034,90	786,10 825,60	86,3% 79,8%	59,9% 104,2%

Fonte: Ministério do Planejamento. - Quadro organizado pelo Relator.