



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 ACÓRDO COM PEDIDO 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 depoimentos que discorreram sobre os problemas de transporte hidroviário, prestando esclarecimentos e informações que fundamentam o presente trabalho. São eles, na ordem cronológica do seu comparecimento à Comissão:

Engenheiro Hélio Mello 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. Hiary Leal, presidente da Junta Governativa da Confederação Nacional da Indústria, que se fez acompanhar do Sr. Pedro Lúcio Cavalcanti, Assessor, que também prestou depoimento;

Sr. Leonidas 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;

Almirante Fernando Saldanha 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 Ishikawagima do Brasil, cujo depoimento também foi recolhido.

Além desses depoimentos, que acompanham 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 de Alencar Castello 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 superamento dos transportes marítimos.

II — A NOSSA FROTA MERCANTE

País com uma das costas mais extensas do mundo — 3.887 milhas, sem contar o Rio Amazonas — com o grosso 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 descuidado, 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 impróprias 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 pequenina Bélgica, com uma costa diminuta e um comércio exterior bem mais reduzido que o nosso. A desproporção 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 essas 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 dos 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; demasiadamente 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-curtal e duas barcas. A entrega programada para o período próximo, salvo alteração, incluía 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 Baía de 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 à 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 Mercantil 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 tomando uma série de medidas de recuperação e esboço de uma política de desenvolvimento da empresa. O quadro que se esboça a seguir, pois, pode já ter sido modificado por força daquelas medidas.

A Costeira possui pouco mais de 37 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 vivem 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-

gem 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 ao 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 os 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 montam, as principais, a Cr\$ 1,7 bilhões no corrente exercício.

Conta a Costeira com 7.730 empregados, distribuídos entre pessoal de escritório (580); operários navais ... 3.100; marítimos (2.300) e pessoal das agências (160), além dos aposentados, que representam mais de 20% do pessoal e consomem 2,60 bilhões por ano. A folha de pagamento vai a mais de um bilhão de cruzeiro 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, a 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 e 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 bilhão 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 desparelhado

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 de conservação, com mais de 17 anos de idade, também com navios afretados em número de oito atualmente cujos resultados são bastante desastrosos. O programa de reaparelhamento prevê a entrega, pelos Estaleiros Nacionais, de mais 22 navios no próximo quinquênio, sendo que 16 de 10 mil Tdw, em três anos e, 8 de 1 mil Tdw nos dois anos subsequentes.

Segundo o seu Diretor, o "deficit" mensal da empresa, atualmente, é de Cr\$ 3 bilhões quantia essa toda ela 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 o 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 largo crédito. Entretanto, a situação de descrédito em que se encontrava chegou a tal ponto que um navio se achava arrematado em Nova York devido ao não pagamento de um compromisso de US\$ 2.800.

O Loide desempenha importantíssimo 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 neste trabalho 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 16 relacionamentos pela estatística (Ver Quadro V e outros do Anexo 8) 21 são "portos organizados" sob diferentes regimes: como autarquia federal — Rio de Janeiro, Belém; sob administração do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis — Natal, Macaé 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 quadriênio, temos que somente pelos seis principais portos (Santos, Rio, Vitória, Porto Alegre, Rio Grande e Recife) transitou mais de 50% da carga (81,7%). Essa proporção chega a mais de 90% se acrescentarmos Salvador, Parahaguá, Belém, Imbituba e Manaus aos mencionados portos (Anexo nº II).

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

O transporte de grãos sólidos e líquidos está, também, de maneira mais acentuada ainda, concentrado em alguns portos. No que se refere à importação de grãos em geral com base nos dados de 1963, Santos e Rio respondem por 68,9% do total, enquanto que quatro portos — Santos, Rio, Porto Alegre e Rio Grande — absorvem 81,3% do movimento. No que concerne à exportação de grãos, 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 grãos, ainda segundo os dados de 1963, correspondem a Santos e Rio, mais da metade do movimento, isto é, 56,6%.

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

ponde por 57,0%. Aos dois grandes portos Santos e Rio, correspondem quase 70%, isto é 69,6%. Se acrescentarmos aos mencionados, Rio Grande e Porto Alegre, temos, para os quatro portos, 83,1% do movimento.

O grosso de importações de trigo é absorvido por, apenas, cinco portos, que detêm 80,7% do total do movimento: Santos, Rio, Recife, Porto 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 manganês, através do moderno embarcador de Santana, no Amapá, que ascenderam a 816.356 toneladas métricas o ano passado. Assim, se acrescentarmos ao conjunto também as exportações de manganês feitas pela ICOMI, teremos que os três portos detêm 99,7% do total, dos 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 36 portos considerados, passou de 47.620 navios, 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 Porto 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 são 1.970 e 1.953, para 61 e 63 respectivamente. Em Salvador, 1.422 e 860. Em Belém, 1.500 e 1.000. Em Parahaguá não houve descenso, graças ao aumento de número de navios de longo curso no porto, atraídos pelo incremento dos embarques de café.

Ao todo, o número de navios de cabotagem entrados nos portos passou de 36.885, de 1961, para 26.189, em 1963.

Os quadros sobre o movimento, em toneladas métricas, dos principais portos, nos últimos anos, indica que, também quanto ao volume de carga embarcada, ocorreu uma redução. A análise desses quadros deixa evidente que a queda ou estagnação do movimento de carga geral, especialmente na cabotagem. Parece, assim, haver uma fuga aberta ao transporte marítimo. Tudo se processa como se subsistisse tão-somente a carga que não encontra outro meio de transporte que não o navio.

Nos portos em geral, o movimento de carga geral decresceu tanto em termos absolutos, como em relação ao movimento de grãos. No País, em conjunto, o volume de carga geral passou de 18.134.073 toneladas, em 1959, para 12.078.422 toneladas em 1963. Uma queda de 33,4 por cento, portanto. Em termos relativos, a carga geral que, em 1959, representou 43,5 por cento do total, passou a 37 por cento, em 1961 e a 27,8 por cento, em 1963. O mesmo ocorreu nos diferentes portos, considerados individual-

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 Porto 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 vultuosos 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
Porto 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 irracionais.

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 graneis, 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 carga. 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. É 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 reaparelhamento dos portos foi nitidamente descurado. Não somente 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 frequentes — 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 Porto 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, somente 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 vendia 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, senão 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 Porto Alegre, a própria renda decresce, 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, somente 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 triênio, 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 porto, 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 demasiado 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 — METODOS 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 mencionadas 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 consubstanciada num Plano Nacional de Transportes. Sem isso, dificilmente sanaremos 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, somente um Plano Geral, que exprima uma Política Nacional de Transportes, poderá pôr cõbro à atual descoordenação, não somente 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 sucintamente, para destacar as consequências funestas de todas essas deficiências as 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 peçados de elementos irracionais, que concorrem sobremaneira 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 somente 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 irracionalidade do sistema, o pessoal é excessivo e mal distribuído e a produtividade é baixa. Um terno de estiva, por exemplo, uma vez engajado, não pode ser substituído nas vinte e quatro horas subsequentes. Os homens, para resistir ao esforço, rezevam-se entre si, de tal forma que o terno 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 porto.

As lotações, horários e formas complicadas de pagamento são estipulados e detalhados 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 porto, restando àquele, pelo atual sistema, apenas conformar-se com a decisão dos funcionários portuários. O número excessivo de conferentes sobrecarrega os custos. Em geral, a conferência fica com 50% de todo o gasto na estiva.

Não é possível reduzir a mão-de-obra, mesmo quando a carga é inteliramente 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 porto, segundo uma tabela

convencionada. Entretanto, devido aos privilégios introduzidos pela anarquia salarial, o arrumador, à míude, 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, daí 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, até, quem justifique a tripulação em demasia, no Lóide, 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 somente 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-arraes faz mais do que o comandante, e qualquer piloto, com os ganhos extras, pode, também, perceber mais do que o comandante.

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

V — BUROCRATIZAÇÃO DO TRANSPORTE MARÍTIMO

Tanto nos portos como nos navios todos os descabros 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 de Getúlio Vargas, tornou os portos e as linhas de navegação meras repartições burocráticas em que o problema dos custos foi relegado a plano secundário. O processo 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 equivocada de funcionário e, ao mesmo tempo, trabalhador comum regido pela CLT, auferindo vantagens das duas condições. O sistema se alastrou, depois, ao setor privado e, ultimamente, 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. Acrescenta-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, requeria apenas dez. Isso não se deve apenas ao empreguismo. Mas, sobretudo, ao fato de que as folhas de pagamento e as tarefas ligadas ao Pessoal são tão complicadas, por força do regime vigente, 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 fazer em salários demasiadamente altos e, mais 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 salarial que prejudiquem o andamento do serviço e os próprios trabalhadores.

O mal, na questão salarial, é o tumulto das vantagens mal alinhadas às 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, complicado, injusto obsoleto foi introduzido, em virtude da pressão das classes interessadas, mas, sobretudo graças à influência dos governos, que política de agitação de demagogos sempre procuraram utilizar o pessoal marítimo como massa de manobra em suas "jogadas" políticas de cunho subversivo. Exemplo típico foi o benefício estapafúrdio aos arraes, ao tempo do Governo passado, que subverteu a hierarquia salarial no mar, acarretando, como uma reação-embate, 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 vivêssemos 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 somente 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 frete, atingiu o dobro 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.

FALENCIA DA NAVEGAÇÃO FLUVIAL

Convém frisar que todos os males que minam 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 incontestáveis, 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 de significação vital para toda a va-

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 beneção e revisão gerais na legislação fluvial não somente de uma reorganização hidroviária e do 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, somente 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

Diante 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 organicamente estruturado nem uma autoridade coordenadora central que possa atuar sobre todos os elos da cadeia: estaleiros, navios, porto, alfândega repartições, várias 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 os empresariais, trabalham mal e são altamente deficitárias. Seu exemplo e influência contaminam todo o sistema, que se transforma numa fonte de desequilíbrio inflacionário 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, criada pela condição de repartição pública.

A essas causas 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 esclarecidos e patriotas para compreenderem a necessidade de correção de um sistema que estrangula o desenvolvimento do País. Além, os próprios trabalhadores têm interesse

no progresso dos transportes, uma vez que não é do seu desejo levar à falência 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 não obedecer a um plano de conjunto, concorre 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 caiu, nos últimos lustros, num rodoviário excessivo, que vem provocando distorções indesejáveis em todo o sistema de transportes. Os investimentos no setor rodoviário, justamente o mais oneroso e o mais contra-indicado 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 incluímos aí também a aquisição de veículos, chegaram em média a 70% de todos os investimentos em transportes.

A partir de 1956, foi a seguinte a proporção dos investimentos públicos nos transportes:

Ferrovias	22,6%
Hidroviárias	11,4%
Portos	8,9%
Rodovias	57,1%

A proporção dos investimentos no transporte hidroviário caiu 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	1961	1962
Ferrovias	20,4%	22,3%
Hidroviárias	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 acorreram em massa para o setor rodoviário, o qual, por outro lado, foi extremamente favorecido por uma política cambial irrealística que somente 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 incapaz de concorrer com as tarifas de outras bandeiras.

Não admira que nessas condições contrariamente a toda lógica e a todo bom senso, o volume de carga transportada por caminhões tenha suplantado 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 — CONSEQUÊNCIAS 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. 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. É o caso, por exemplo, do manganês de Goiás, onde se pode extrair 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 apresenta, 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 pátios 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 anos atrás 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 respeito, 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 corrigida, para assegurar o escoamento 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 dessa situação: as repercussões sobre o nosso Comércio Exterior e a Balança de Pagamentos. Sabemos que a escassez de divisas e o endividamento externo constituem a fonte das principais dificuldades econômico-financeiras que atravessa o País. Não poderemos sanear a nossa economia nem prosseguir no desenvolvimento nacional se não logramos 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 do que o da exportação habitual nem para fazê-lo, quando há transportes a preços competitivos. O caso do cacau já mencionado por mim de 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 isso fica o nosso cacau em condições desfavoráveis para concorrer com o produto africano.

O ano passado, por exemplo, tivemos superprodução de milho, produto 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 calç, 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 somente 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 aí 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 1 milhão de dólares, por absoluta deficiência dos nossos portos, segundo informação do Presidente da Comissão de Marinha Mercante, o ilustrado 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

Diante 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 consubstanciá-la 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 entrosamento 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 possa 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.

É 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, extralho dos depoimentos que ouvimos. O porto do Rio de Janeiro está se reaparelhando para carregar mais minérios. O porto está construindo um ais 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 e 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 Lavouira, 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 pla-

(+) Depois de elaborado o presente Relatório, o Presidente da República enviou Mensagem ao Congresso propondo 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 setoriais, 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 desnecessária, passível de se transformar até num impedimento 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 inseririam 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, previria 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 princípios que devem nortear o Plano e sua execução, cumpre ressaltar:

1) O da concentração dos recursos, visando a dar o máximo de eficiência ao dispêndio e a proporcionar o máximo de rendimento à economia. Cumpre, pois, atender, prioritariamente, aqueles portos 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 engarrafamento 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 genuínas, terão de se subordinar aos interesses nacionais e regionais de maior significação.

Por outro lado, não se compreende 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, somente se justificaria quando comprovada 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-existentis.

Dentro dessa orientação, que me 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 derivados 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 predominância são as iniciativas do interesse restrito de partes que, por mais respeitáveis 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 demasiadamente 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. Somente uma política de encomendas a longo prazo, estabelecidas segundo critérios seguramente justificados, poderá levar a indústria a construir navios em condições econômicas, não somente 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 atual governo. Não há critério empresarial e dificilmente pode haver, porque a própria condição de repartição pública milita, a cada 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 atribuída de um gerente habilitado, da confiança do Governo e dos acionistas, e com mandato certo, limitando-se a União a supervisionar e a assegurar o 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 continuassem ligados 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 molde a criar, de imediato, novas condições de exploração econômica das duas empresas de navegação.

Quanto ao SNAPP, conforme foi sugerido atrás, teria de sofrer, igualmente, uma mudança de estrutura separando-se a atividade portuária e 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, arren-

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 colidentes 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 Ferrovias.

ANEXO Nº 1

FROTA MERCANTE NACIONAL

Carga Sêca

Resumo — 1963

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

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

Fonte: Comissão de Marinha Mercante — Ministério do Planejamento.

ANEXO Nº 2.

NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO

SEGUNDO 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	
Emprêsas 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
Emprêsas Particulares															
REB															
Cia.Nac.Mar.Netu -	1	10.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	10.500
mar.....															
Emp.Nav.Aliença S.	-	-	-	-	-	-	-	-	1	3.380	1	3.330	-	2	6.710
A.....															
Navegal-Nav.Catari	-	-	-	-	1	2.700	-	-	-	-	-	-	-	1	2.700
nense.....															
Nav. Riograndense	-	-	1	2.800	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2.800
S.A.....															
Outras.....	-	-	-	-	3	4.957	-	-	-	-	-	-	1	840	5.797
Sub-Total.....	1	10.500	1	2.800	4	7.657	-	-	1	3.380	1	3.330	1	840	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	235.607

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

Anexo nº 3

NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

SEGUNDO A IDADE

ARMADOR	Até 5 anos		6/10		11/20		21/30		31/40		41/50		+ 50		Ignorados	T o t a l		
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.Siderurgica Nac.	-	-	2	22.000	3	14.700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	36.700	
Lôide Brasileiro	-	-	-	-	14	60.400	4	16.000	1	6.600	2	12.100	4	12.600	-	25	107.700	
SNAPP	3	15.239	2	1.280	-	-	-	-	1	600	-	-	-	-	-	6	17.119	
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	
Oinaba	-	-	-	-	3	11.400	-	-	-	-	-	-	1	7.000	-	4	18.400	
Pan-Americana	-	-	-	-	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	-	-	2	2.363	-	5	15.907	
L.Figueroa	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	1.285	2	6.207	-	-	-	-	1	5.456	-	-	-	4	13.048	
Transmaritima	-	-	-	-	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	16.273	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.
Branatira-Emp.Nav.Transp.e Cabotagem..	-	-	1	11.460	-	-	1	11.460
Cinaba-Comº Ind.Nav.Bandeirante S.A..	1	1.350	4	18.400	-	-	5	19.750
Cia.Nav.Comº Pan-Americana.....	-	-	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.Pigueiredo 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 Costalina 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
Transmatritima 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 OFICIAIS

ANEXO Nº 5

NÚMERO 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 6

PETROLEIROS

Segundo 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	- - - - - 1 5.308 45 530.538
Subtotal	18	313.469	11	124.051	14	86.560	1	1.150	- - - - - 1 5.308 45 530.538
<u>Empresas Particulares</u>									
Brasilmar	-	-	-	-	2	2.600	-	-	- - - - - 2 2.600
Navebrás	-	-	-	-	1	1.370	-	-	- - - - - 1 1.370
Petrolífera	-	-	-	-	1	1.215	-	-	- - - - - 1 1.215
Nav. Amazônia	-	-	-	-	1	1.607	-	-	- - - - - 1 1.607
Minuano	3	629	-	-	-	-	-	-	- - - - - 3 629
Outras	3	1.670	2	345	1	919	-	-	1 360 - 2 351 2 980 11 4.625
Subtotal	6	2.299	2	345	6	7.711	-	-	1 360 - 2 351 2 980 19 12.046
T o t a l	24	315.768	13	124.396	20	94.271	1	1.150	1 360 - 2 351 3 6.288 64 542.584

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

ANEXO Nº 7

PETROLEIROS

Segunda a Espécie da Navegação

A R M A D O R	LONGO 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. e Amazonia.....	-	-	-	-	1	1.607	-	-	1	1.607
Navebrás S.A. Comº Ptr.....	-	-	1	1.370	-	-	-	-	1	1.370
Nav. Minuano S.A.....	-	-	-	-	3	629	-	-	3	629
Nav. Petrolífera 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.

[illegible]

QUADRO III

REGIMENS DE EXPEDIENTE VINCENTES NOS PORTOS

QUADRO IV

INFORMAÇÕES SOBRE CONTRATOS DE CONCESSÃO

QUADRO V

MOVIMENTO DE NAVIOS

PORTOS	REGIMENS
Manaus	Concessão a Companhia Particular (1)
Belém	Autarquia Federal
Fortaleza	Concessão ao Governo do Estado
Natal	Administrado pelo D.N.P.V.N.
Recife	Concessão ao Governo do Estado
Recife	Concessão ao Governo do Estado
Macail	Administrado pelo D.N.P.V.N. (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
Niterói	Concessão ao Governo do Estado
Angra dos Reis	Concessão ao Governo do Estado
São Sebastião	Concessão ao Governo do Estado
Santos	Concessão a Companhia Particular
Paranaguá	Concessão ao Governo do Estado
S. Francisco de Sul	Concessão ao Governo do Estado
Lobituba	Concessão a Companhia Particular
Laguna	Administrado pelo D.N.P.V.N.
Pôrto Alegre	Concessão ao Governo do Estado
Rio Grande	Concessão ao Governo do Estado
Palotas	Concessão ao Governo do Estado

PORTOS	DECRETOS QUE AUTORIZAM A CONCESSÃO	DATAS DE ASSINATURAS DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO	DATAS DO TÉRMINO DOS CONTRATOS DE CONCESSÃO
Manaus	3.725 de 1-08-1900	25-08-1900	30-07-1970
Fortaleza	23.606 de 20-12-1933	15-02-1934	7-03-1994
Recife	20.183 de 7-07-1931	31-05-1941 (x)	15-08-2006
Recife	1.995 de 1-10-1937	4-03-1938 (x)	29-03-1998
Macail	23.159 de 16-11-1933	30-11-1933	28-02-1994 (xxx)
Aracaju	23.140 de 16-11-1933	23-12-1933	15-01-1994
Salvador	18.895 de 25-07-1929	27-08-1929 (x)	30-06-1995
Ilhéus	166 de 15-05-1935	13-06-1935	20-05-1983
Vitória	3.208 de 25-04-1941	4-08-1941 (x)	26-06-1985
Niterói	16.982 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	26-10-1994
Santos	9.979 de 12-07-1888	20-07-1888 (xx)	7-11-1980
Paranaguá	26.798 de 23-02-1949	4-04-1949 (x)	19-12-1992
S. Francisco de Sul	6.912 de 1-03-1941	19-03-1941	1-04-2011
Lobituba	7.812 de 13-09-1941	6-11-1942	15-12-2012
Pôrto Alegre			
Rio Grande	24.617 de 9-07-1934	17-07-1934 (x)	13-08-1994
Palotas			

(x) - Renovação de contrato

(xx) - Aditamento do contrato anterior

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

Nº DE CEM	PORTOS SEQUENDO AS ZONAS	LONGO CURSO			CASOTAGEM			TOTAL		
		1961	1962	1963	1961	1962	1963	1961	1962	1963
1	NORTE									
2	Manaus	61	69	62	1.642	1.724	1.485	1.903	1.793	1.547
3	Belém	230	213	174	1.270	1.083	826	1.500	1.296	1.000
4	NORDESTE									
5	São Luiz	35	57	67	2.040	2.964	2.741	2.275	3.021	2.608
6	Tutóia	38	33	34	38	21	91	76	54	125
7	Luís Correia	-	-	-	15	12	14	15	12	14
8	Paranaguá	-	-	-	80	65	59	80	65	59
9	Camocim	-	-	-	111	69	46	111	69	46
10	Fortaleza	215	225	216	511	481	351	726	706	597
11	Aracati	-	-	-	60	45	(x) 45	60	45	(x) 45
12	Natal	82	73	73	211	185	293	230	230	256
13	Recife	171	152	153	218	175	168	389	327	321
14	João Pessoa	-	-	-	84	62	36	84	62	36
15	Macail	720	680	683	1.063	917	601	1.783	1.597	1.284
16	Aracaju	25	270	144	240	39	169	275	309	213
17	LESTE									
18	Aracaju	-	-	-	151	136	77	151	156	77
19	Salvador	645	698	529	777	568	331	1.122	1.266	860
20	Ilhéus	169	105	(x) 105	403	276	(x) 276	572	381	(x) 381
21	Vitória	782	724	696	241	278	248	1.023	1.002	944
22	Rio de Janeiro	2.326	2.013	1.876	1.648	1.514	1.252	3.974	3.527	3.128
23	Niterói	11	12	209	621	466	117	682	478	326
24	Angra dos Reis	232	194	162	80	40	43	312	234	205
25	Cabo Frio	-	-	-	53	22	40	53	22	40
26	SUL									
27	Santos	2.641	2.516	2.704	957	792	575	3.598	3.338	3.279
28	São Sebastião	299	261	313	1.277	1.223	3.109	1.576	1.484	3.122
29	Paranaguá	589	590	623	205	207	173	794	797	796
30	Antonina	73	87	129	99	39	56	172	126	185
31	S. Francisco de Sul	137	114	129	230	102	32	367	216	161
32	Itajaí	148	191	157	633	391	262	781	582	419
33	Floresópolis	-	-	-	198	151	100	198	151	100
34	Lobituba	13	5	9	112	133	128	125	138	127
35	Laguna	9	4	2	117	134	110	126	138	112
36	Pôrto Alegre	299	336	-	18.032	11.032	18.331	11.638	-	-
37	Palotas	-	18	9	241	119	59	241	137	66
38	Rio Grande	411	351	337	1.559	2.378	1.616	1.970	2.729	1.953
39	São Borja	364	777	858	1.077	1.306	1.145	1.441	2.083	2.003
40	CENTRO OESTE									
41	Corumbá	-	-	-	191	124	(x) 124	191	124	(x) 124
42	TOTAIS	10.735	10.798	10.648	36.885	29.515	26.189	47.620	40.313	36.877

OBSERVAÇÕES - (x) Dados repetidos de 1962

(1) Sob Intervenção Federal (Dec. 51.889, de 4-12-63)

(2) Anteriormente da concessão ao Governo do Estado, rescindido o contrato e incorporado ao D.N.P.V.N. (Dec. 52.345, de 9-8-63).

(3) Sob Intervenção Federal (Dec. 51.761, de 23-2-63)

QUADRO VI
CONDIÇÕES HIDROGRÁFICAS E DE ACOSTAGEM

Nº DE ORDEM	PORTOS SEQUENDO AS ZONAS	AMPLITUDE DE MARÉ (m)	PROFUNDIDADE DA BARRA (m)	CANAL DE ACESSO		LARGURA DA BACIA DE EVOLUÇÃO (m)	CÁIS ACOSTÁVEL	
				LARGURA (m)	PROFUNDIDADE (m)		EXTENSÃO TOTAL (m)	PROFUNDIDADE (m)
1	NORTE							
2	Manaus			Ampla	30,0	2.000	1.689	7,5
	Belém	3,9	5,5	90	4,0	500	1.935	3,0-10,0
3	NORDESTE							
4	São Luís	6,8	10,0	100	4,5	200	-	-
5	Tutoia	5,6	6,0	Ampla	7,5	500	-	-
6	Luiz Correia	2,4	4,0	50	3,0	300	-	-
7	Parnaíba	1,6	-	-	-	-	2.350	2,6
8	Camocim	3,0	-	100	2,0	-	-	-
9	Fortaleza	2,4	-	150	8,0	350	120	2,1-5,4
10	Araçatã	-	-	123	1,2	-	-	-
11	Recife	2,5	8,0	100	5,0	250	400	5,0
12	Cabedelo	3,4	8,0	50	5,0	300	600	6,0-8,0
13	João Pessoa	2,8	10,0	300	10,0	500	2.980	4,5-10,0
14	Recife	2,6	10,0	Ampla	8,5	Ampla	420	4,2-7,5
15	LESTE							
16	Araçatã	2,4	4,7	100	7,1	600	-	-
17	Salvador	3,1	10,0	200	10,0	700	1.480	2,2-10,0
18	Ilheus	2,5	2,1	75	4,5	150	478	1,0-2,5
19	São Roque	-	-	-	-	-	128	8,0
20	Canavieiras	2,5	1,0	40	1,0	450	-	-
21	Porto Seguro	2,5	5,0	50	2,0	-	-	-
22	Balmonte	1,8	0,9	40	0,9	50,0	700	1,50
23	Caravelas	2,5	-	120	-	450	130	-
24	Vitoria	1,8	13,0	120	13,0	350	1.440	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	Niterói	2,4	-	80	7,0	250	436	8,0
28	Angra dos Reis	1,8	40,0	200	9,0	800	500	8,0
29	SUL							
30	São Sebastião	3,0	18,0	2.000	24,0	2.000	460	4,0-8,0
31	Santos	2,9	8,0	400	9,0	650	7.449	5,0-13,0
32	Paraguá	3,3	6,5	150	6,0	350	1.590	8,0-10,0
33	Antonina	-	6,0	60	4,0	-	-	-
34	S. Francisco do Sul	3,1	6,0	1.200	10,0	1.100	600	6,0-8,0
35	Itajaí	2,4	5,4	80	5,5	200	503,0	5,0
36	Florianópolis	2,3	4,5	80	4,5	600	-	-
37	Imbituba	1,5	-	-	-	-	3.500	11,0
38	Laguna	1,2	5,3	150	6,0	150	300	5,5
39	Porto Alegre	0,7	-	80	5,0	450	6.692	2,0-6,0
40	Pelotas	0,9	5,2	80	5,5	120	134	6,0
41	Rio Grande	0,9	9,1	150	8,2	120	2.408	4,2-9,0
42	São Borja	(x)	9,2	-	0,8	-	500	2,0
43	CENTRO OESTE							
44	Corumbá	-	-	100	2,5	-	200	2,5

(x) Diferença entre o nível de estagios e de enchimento

QUADRO VII
INSTALAÇÕES FIXAS
SITUAÇÃO EM 31/12/63

Nº DE ORDEM	PORTOS SEQUENDO AS ZONAS	ARMAZÉNS						PÁTOS (m²)	S I L O S						TANQUES PARA COMBUSTÍVEIS LÍQUIDOS		Nº DE ORDEM
		INTERIORS		EXTERIORS		FRIGORÍFICOS			TRIGO		CARVÃO		MINÉRIOS				
		Nº	ÁREA (m²)	Nº	ÁREA (m²)	Nº	CAPAC. (t)		Nº	CAPAC. TOTAL (t)	Nº	CAPAC. TOTAL (t)	Nº	CAPAC. TOTAL (t)	Nº	CAPACIDADE (t)	
1	NORTE																
2	Manaus	17	19.530	-	-	-	-	6.731	-	-	-	-	-	-	(xx)33	-	
3	Belém	12	29.600	3	6.000	-	-	10.400	46	9.600	-	-	-	-	52 (2)	90.921	
4	NORDESTE																
5	São Luís	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
6	Tutoia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
7	Luiz Corrêa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
8	Parnaíba	-	-	2	10.517	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
9	Camocim	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
10	Fortaleza	2	12.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
11	Araçatã	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
12	Natal	3	5.314	-	-	1	110	10.834	-	-	-	-	-	-	-	-	
13	Cabedelo	3	6.000	1	450	-	-	5.782	-	-	-	-	-	-	(xx)6	13.704	
14	João Pessoa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(xx)50	97.195	
15	Recife	15	29.771	5	18.379	1	110	21.042	(xx)36	16.670	-	-	-	-	(xx)9	9.336	
16	Maceió	2	5.890	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
17	LESTE																
18	Araçatã	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
19	Salvador	10	19.600	-	-	-	-	2.039	25	8.380	-	-	-	-	(xx)6 (2)	864	
20	Ilheus	4	5.400	2	2.700	-	-	1.120	-	-	-	-	-	-	24	44.756	
21	Vitoria	4	6.189	-	-	1	400	39.119	(xx)11	2.400	-	-	(xx)2	90.000	(xx)15	30.401	
22	Cabo Frio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
23	Rio de Janeiro	24	90.180	10	54.000	1 (2)	33.090	202.381	(xx)64	75.500	-	-	-	-	(xx)32 (1)	14.271	
24	Niterói	2	3.300	-	-	-	-	11.950	(xx)77	22.200	-	-	-	-	(xx)5	740	
25	Angra dos Reis	2	3.000	1	-	-	-	21.000	(xx)1	4.000	-	-	-	-	-	-	
26	SUL																
27	São Sebastião	1	600	-	-	-	-	9.000	-	-	-	-	-	-	-	-	
28	Santos	32	84.923	28	227.021	1	4.000	51.698	1	30.000	-	-	-	-	(xx)11 (2)	434.175	
29	Paraguá	8	15.124	9	21.405	1 (2)	2.115	102.000	-	-	-	-	-	-	25 (2)	80.755	
30	Antonina	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
31	S. Francisco do Sul	2	8.000	-	-	-	-	22.400	-	-	-	-	-	-	-	-	
32	Itajaí	2	10.400	-	-	-	-	50.000	-	-	-	-	-	-	(xx)22	19.500	
33	Florianópolis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
34	Imbituba	-	-	24	8.382	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
35	Laguna	1	1.600	1	392	-	-	15.000	-	-	1	3.000	-	-	-	-	
36	Porto Alegre	21	46.213	-	-	1	1.300	14.952	(xx)3	17.200	-	-	-	-	-	-	
37	Pelotas	4	7.387	1	2.192	-	-	340	2	5.200	-	-	-	-	-	-	
38	Rio Grande	23	54.440	1	2.400	1	1.400	93.682	-	-	-	-	-	-	(xx)76	116.000	
39	São Borja	1	166	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
40	CENTRO OESTE																
41	Corumbá	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

(xx) Propriedade particular

(xxx) Propriedade particular e de parte

QUADRO VIII
EQUIPAMENTOS DOS PORTOS ORGANIZADOS
SITUAÇÃO EM 31/12/63

Nº DE CATEG.	PORTOS ORGANIZADOS	QUINTANTES		PORTOS ROLANTES		CAPACIDADES MECÂNICAS				Linha férrea extensão (m)		VAGÕES			HIDRÁULICA		RECEBIMENTO DE CARGAS		CÁMERAS		REMOCAÇÕES (M.P.)	Nº DE CATEG.	
		Nº	Capacidade (t)	Nº	Capacidade (t)	Nº	Capacidade (t/h)	Nº	Capacidade (t/h)	Nº	Capacidade (t/h)	Nº	Capacidade (t/h)	Nº	Capacidade (t/h)	Nº	Capacidade (t/h)	Nº	Capacidade (t/h)	Nº			Capacidade (t/h)
1	PORTO Mariano	16	2,0-7,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	
2	PORTO Dolores	17	1,5-30,0	52	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	
3	PORTO Hualte	9	2,5-8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	
4	PORTO Cobosale	10	1,5-10,0	4	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	
5	PORTO Pucillo	54	1,5-20,0	47	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	
6	PORTO Masolá	5	2,0-10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	
7	PORTO L. B. S. S. E.	34	1,5-5,0	18	2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	
8	PORTO Ilhéus	1	5,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	
9	PORTO Vitória	19	1,5-10,0	6	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	
10	PORTO Rio de Janeiro	137	1,5-25,0	197	1,5-2,0	14	1.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	
11	PORTO Ribeira	4	1,5-10,0	4	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11	
12	PORTO Angra dos Reis	5	1,5-10,0	2	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	
13	PORTO São Sebastião	2	4,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13	
14	PORTO Santos	210	1,0-30,0	149	0,5-25,0	7	60-150	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	
15	PORTO Paraguá	22	1,0-30,0	3	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15	
16	PORTO S. Francisco do Sul	3	6,0-10,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	
17	PORTO Imbituba	12	1,2-2,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	
18	PORTO Laguna	4	5,0-8,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18	
19	PORTO Forte Alegre	46	1,5-6,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19	
20	PORTO Pelotas	5	1,5-9,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	
21	PORTO Rio Grande	56	2,5-5,0	3	1,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	21	

(x) Variável
(xx) Propriedade particular
(xxx) Propriedade particular e do pórtico

(TOMELADAS)

OBSERVAÇÕES: (x) Dados repetidos do ano de 1962
(xx) " " " " " 1961

QUADRO I
 MOVIMENTO DE MERCADORIAS A GRANEL
 EXPORTAÇÃO - (EM TONELADAS)

PORTOS	S O L I D O S										L I Q U I D O S						S O L I D O S E L I Q U I D O S		CARGA GERAL		N.º DE ORDEM
	MINÉRIOS		CARVÃO		TRIGO		OUTROS		TOTAL		PETRÓLEO E MINERAIS		OUTROS		TOTAL		1962	1963	1962	1963	
	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963					
NORTE																					
Manaus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	205.773	192.639	1
Belém	-	-	-	-	5.777	(x) 5.777	-	-	5.777	(x) 5.777	27.744	(x) 27.744	-	-	27.744	(x) 27.744	35.521	(x) 35.521	222.004	(x) 222.004	2
NORDESTE																					
São Luís	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	105.681	100.036	3
Tubão	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.081	40.839	4
Lula Correa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5.604	3.404	5
Parmaíba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.596	1.843	6
Canoas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9.052	21.292	7
Portaleza	8.355	4.868	-	-	-	-	-	-	8.355	4.868	33.156	19.069	-	-	33.156	19.069	41.511	23.937	113.836	97.538	8
Aracati	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.707	(x) 12.707	9
Natal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	463	1.483	649	-	1.111	1.483	1.111	1.483	45.974	49.969	10
Cabedelo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6.728	3.473	-	-	6.728	3.473	6.728	3.473	134.098	127.472	11
João Pessoa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4.112	4.666	12
Recife	-	-	-	-	-	-	2.704	-	2.704	-	-	-	52.108	54.509	52.108	54.509	54.812	54.509	757.879	590.196	13
Moacir	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	209.078	186.771	14
L E S T E																					
Aracaju	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15.364	2.940	15
Salvador	37.629	6.311	-	-	-	-	-	-	37.629	6.311	4.446	7.887	-	-	4.446	7.887	12.075	14.198	186.699	227.201	16
Ilheus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	74.947	(x) 74.947	17
Vitoria	5.973.450	5.939.783	-	-	-	-	0.679	5.973.450	5.939.462	5.939.462	-	-	-	-	5.973.450	5.939.462	5.973.450	5.939.462	95.539	112.530	18
Cabo Frio	-	-	-	-	-	-	4.756	4.756	4.756	4.756	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19
Rio de Janeiro	1.620.317	1.707.378	1.300	-	-	-	30.212	1.224	1.651.859	1.708.402	1.987.822	2.039.626	306	408	1.988.188	2.039.234	3.640.047	3.747.696	909.554	120.425	20
Niterói	-	-	-	-	-	-	-	-	4.921	4.921	-	7.813	-	-	-	7.813	12.734	12.734	49.721	166.680	21
Angra dos Reis	5.133	5.364	-	-	-	-	-	-	5.133	5.364	-	-	-	-	-	-	5.133	5.364	68.174	46.223	22
S U D																					
São Sebastião	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	355	48.232	23
Santos	-	-	450	22	-	-	-	-	450	360.638	597.965	472.327	19.223	45.381	617.128	517.708	617.578	818.406	1.518.150	1.600.871	24
Paraguá	890	150	-	-	1.800	1.045	-	-	2.690	1.195	200	115	-	-	2.890	1.310	2.890	1.310	363.452	512.099	25
Antonia	23.632	-	-	-	-	-	-	-	23.632	-	-	-	-	-	23.632	-	23.632	-	40.054	177.323	26
S. Francisco do Sul	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	254.910	352.807	27
Itajaí	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200.430	143.315	28
Florianópolis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13.073	21.645	29
Imbituba	150	893	719.603	616.225	94	-	-	-	719.647	617.118	-	-	-	-	-	-	719.647	617.118	7.110	4.809	30
Laguna	-	-	-	-	-	-	-	-	23.459	23.459	-	-	-	-	-	-	-	-	50.761	28.823	31
Porto Alegre	-	-	-	-	10.461	5.811	1.828	1.537	12.209	7.348	45.161	44.322	2.433	-	47.594	44.322	59.833	51.670	122.679	290.098	32
Pelotas	-	-	-	-	3.107	-	-	-	3.107	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12.743	34.240	33
Rio Grande	-	-	559	-	866	14.502	50.243	45.348	51.668	50.850	833.265	818.020	-	-	883.265	818.020	934.933	877.870	402.122	191.271	34
São Carlos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19.056	12.142	35
GRUPO OESTE																					
Corumbá	(xx) 1.000	(xx) 1.000	-	-	-	-	-	-	(xx) 1.000	(xx) 1.000	-	-	-	-	-	-	(xx) 1.000	(xx) 1.000	(xx) 12.947	(xx) 12.947	36
T O T A L	7.670.556	7.661.468	721.912	639.764	22.405	27.135	89.773	357.464	8.504.646	8.685.773	3.586.950	3.441.079	74.718	100.898	3.661.668	3.541.377	12.166.314	12.227.150	6.190.097	6.147.899	

OBSERVAÇÕES: (x) Dados repetidos de 1962
 (xx) Dados repetidos de 1961

QUADRO XI
MOVIMENTO DE MERCADORIAS A GRANEL
IMPORTAÇÃO (EM TONELADAS)

DESCRIÇÃO	PORTOS	SÓLIDOS										LÍQUIDOS						SÓLIDOS E LÍQUIDOS		CARGA GERAL		Nº DE ORDEM
		NÚMEROS		CARVÃO		TRIGO		OUTROS		TOTAL		PETRÓLEO E DERIVADOS		OUTROS		TOTAL		1962	1963	1962	1963	
		1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963	1962	1963					
NORTE																						
	Manguá	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Belém	-	-	-	-	35.289	(x) 35.289	-	-	35.289	(x) 35.289	173.924	(x) 173.924	-	-	173.924	(x) 173.924	209.213	(x) 209.213	393.351	364.594	
NORDESTE																						
	São Luís	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Tutóia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Luís Corrêas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Paraupeba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Camocim	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Portaleza	-	-	-	-	2.093	37.039	95.039	-	37.039	97.122	243.980	262.320	-	-	243.980	262.320	281.089	359.442	133.285	98.766	
	Aracati	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Matal	-	-	-	-	12.285	9.253	-	-	12.285	9.253	60.162	71.248	-	-	60.162	71.248	72.747	80.501	28.461	(x) 28.461	
	Cabedelo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	82.172	91.630	-	-	82.172	91.630	91.630	91.630	58.011	38.941	
	João Pessoa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Recife	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Macau	400	6.831	-	523	113.765	166.630	23.072	13.676	137.237	187.660	184.795	576.074	-	811	184.795	576.074	622.032	764.545	428.121	272.128	
						13.970	6.394			13.970	6.394	52.034	49.329			52.034	49.329	66.004	54.723	32.717	17.921	
LESTE																						
	Aracaju	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15.436	9.399	-	-	15.436	9.399	15.436	9.399	11.840	6.126	
	Salvador	-	-	983	12.030	63.371	64.531	-	-	66.354	77.069	241.470	215.055	-	-	241.470	215.055	327.824	292.984	323.272	272.945	
	Ilheus	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Vitoria	-	-	107.443	247.682	13.547	32.279	-	-	121.110	279.971	179.087	299.336	-	-	179.087	299.336	300.497	579.307	48.163	(x) 24.787	
	Cabo Frio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Rio de Janeiro	10.639	6.918	1.359.559	1.093.602	151.185	131.973	102.977	130.228	1.904.499	1.580.721	3.046.239	1.950.475	41.747	70.339	3.087.986	2.020.814	5.072.485	3.601.535	1.006.838	977.312	
	Niterói	-	-	-	-	22.804	33.935	-	-	22.804	33.935	12.407	16.375	-	-	27.617	16.375	59.821	49.721	137.032	137.032	
	Agua de São	270	1.587	288.450	276.939	20.776	17.660	1.351	-	310.057	306.166	-	-	-	-	-	-	310.057	306.166	15.171	26.123	
SUL																						
	São Sebastião	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Porto Alegre	30.339	11.421	154.554	146.372	902.512	920.755	636.309	889.726	1.763.714	1.948.475	7.379.036	7.723.829	27.486	10.468	7.406.522	7.734.097	9.170.236	9.702.572	1.468.126	1.150.008	
	Paranaíba	-	-	-	-	20.600	16.601	-	-	30.400	16.601	389.113	420.439	-	-	389.113	420.439	419.913	437.040	73.524	67.142	
	Anterona	1.131	-	-	-	76.293	78.686	-	-	77.124	78.686	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	S. Francisco do Sul	261	-	2.527	2.000	71.694	69.433	-	-	74.182	71.433	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Itajaí	-	-	-	-	7.093	13.797	-	-	7.093	13.797	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Florianópolis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Imbituba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Laguna	-	-	-	-	3.017	2.459	-	-	3.017	2.459	3.267	8.265	-	-	3.267	8.265	10.724	14.171	10.560	300	
	Porto Alegre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Colinas	-	-	118.048	104.524	503.371	96.375	55.874	61.105	477.293	262.616	818.938	840.192	-	-	818.938	840.192	1.296.231	1.122.808	1.236.733	1.236.733	
	Rio Grande	-	-	287	1.104	31.456	6.442	2.020	2.100	33.803	10.366	192	192	-	-	33.995	10.366	33.995	51.885	24.568	24.568	
	São Borja	-	-	1.535	853	10.209	5.467	131.052	143.540	150.796	149.828	1.011.966	1.011.996	-	-	1.011.966	1.011.996	1.296.231	1.122.808	125.077	77.968	
GRANDE SUL																						
	Curitiba	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(xx) 2.767	(xx) 2.767	
TOTAIS																						
		43.040	26.937	2.073.925	1.801.078	2.260.756	2.120.439	1.012.665	1.248.163	5.390.376	5.196.457	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	

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

Q U A D R O X I I
RENDAS DAS TAXAS - DESPESA DA EXPLORAÇÃO
 (EM MILHARES DE CRUZEIROS)

PORTOS	RENDAS DAS TAXAS			DESPESA DA EXPLORAÇÃO									SALDO			
				PESSOAL			MATERIAL E EMPREITADAS			TOTAL						
	1961	1962	1963	1961	1962	1963	1961	1962	1963	1961	1962	1963	1961	1962	1963	
Manaus	47.434	49.280	528.995	57.609	91.897	230.103	62.249	129.295	507.748	126.858	221.192	737.851	-	79.424	-	208.856
Belém	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	-	9.549	-	183.567
Netal	14.833	34.283	80.983	56.768	86.330	221.165	2.368	4.774	15.248	59.156	91.104	236.413	-	44.323	-	155.430
Caedelo	73.877	186.281	240.170	68.656	207.114	425.595	4.369	20.434	15.522	73.025	227.547	441.117	-	852	-	200.947
Recife	680.543	1.287.023	2.826.488	691.672	1.112.145	2.300.300	41.893	97.255	200.864	778.819	1.286.436	2.501.165	-	98.276	-	325.323
Macoió	44.759	106.038	150.327	46.380	91.701	163.613	5.266	11.791	11.957	51.646	103.492	175.570	-	6.887	-	25.213
Salvador	529.310	756.559	1.936.390	378.653	666.750	1.462.057	121.293	240.661	456.636	499.946	907.411	1.918.653	-	29.364	-	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	-	(.)
Vitória	567.717	663.340	1.136.289	180.803	414.888	891.406	60.659	91.503	235.853	241.462	506.391	1.127.259	-	326.255	-	9.030
Rio de Janeiro	2.664.739	3.931.334	12.769.745	2.239.051	3.489.514	14.750.178	587.422	936.675	980.501	2.826.473	4.426.189	15.730.679	-	161.734	-	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	-	4.167
Angra 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	-	9.956
São Sebastião	9.435	10.642	10.266	(.)	(.)	(.)	(.)	(.)	(.)	(.)	(.)	(.)	-	(.)	-	(.)
Santos	6.384.944	10.664.438	21.834.118	5.408.335	9.259.627	19.841.576	605.586	783.108	1.004.211	6.093.921	10.042.935	20.845.787	-	291.023	-	988.331
Paranaguá	116.464	320.765	894.672	201.626	270.235	462.383	16.655	147.507	73.521	218.281	417.742	535.904	-	101.817	-	358.768
S. Francisco do Sul	6.139	17.468	16.806	6.773	11.367	21.872	2.369	5.228	9.654	9.442	16.595	31.326	-	868	-	14.520
Imbituba	231.155	391.325	632.144	153.381	276.952	411.254	53.726	80.540	115.757	207.107	357.492	527.011	-	24.048	-	105.133
Laguna	1.786	2.926	3.331	52.215	72.072	127.761	3.152	5.661	7.326	55.367	77.733	135.087	-	53.581	-	131.756
Porto Alegre	485.987	611.827	780.583	311.462	449.951	1.006.438	177.368	262.144	389.542	488.830	712.095	1.395.980	-	2.843	-	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	-	344.320
Peletas	34.418	50.483	39.211	24.573	48.461	36.860	17.388	20.453	88.600	51.961	68.914	125.460	-	17.543	-	86.249

QUADRO XIII

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

Situação em 31-7-1964

Nº DE ORDEM	PORTOS	ESTADOS	ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS		DISTRITOS DO D.N.P.V.N.		
			DIRIGENTES	SEDES	Nº	CHEFES	SEDES
1	Manaus	AM	Superintendente - Sr. Luiz Barros Int. Federal - Eng. Armando Ulisses Nicolazzi	Rua Tarquinho, 25 - MANAUS	12	James Arnaud de Souza Lima	Rua Visconde Mauá, 178 - MANAUS
3	Belém	PA	Diretor Geral do SNAPP - Cap. de M. e G. Jabory Nepomuceno Oliveira	Avenida Presidente Vargas - BELÉM	32	Monayr Lobato de Almeida	Av. Gov. José Malcher, 1044 - BELÉM
4	São Luís	MA	-	-	42	Clayton Luiz Garcia Quindere	Rua Cel. Colares Moreira, 561 - SÃO LUIZ
5	Parnaíba, Tutoia, Luiz Correa	PI	-	-	52	Heitor Castello Branco	Av. Duque de Caxias, - TEREZINA
6	Fortaleza	CE	-	-	62	Claudio Bonfim Marinho Andrade	Rua dos Tebejaras, 125 - FORTALEZA
7	Natal	RN	Superintendente - Eng. Romulo Rubens Freire Pinto	Av. Hildebrando de Góis, - NATAL	72	Ivan Reis de Lima	Rua Silva Jardim, 76 - Ribeira - NATAL
8	Cabedelo	PB	Superintendente - Eng. Newton Fernandes Maia	Cabedelo	82	Vinicius Londres da Nóbrega	Rua Pedro Américo, s/n - JOÃO PESSOA
9	Recife	PE	Administrador - Major João J. C. Albuquerque	Avenida Alfredo Lisboa - RECIFE	92	Lourival de Almeida Castro	Rua Vital de Oliveira, 22 - RECIFE
10	Maceió	AL	Superintendente - Eng. Antonio Mario Mafra	Rua S. e Albuquerque - Jaraguá	102	Fernando Luiz de Almeida Castro	Rua S. e Albuquerque, 316 - MACEIÓ
11	Aracaju	SE	-	-	112	João Carvalho de Aragão	Rua São Cristovão, 205 - ARACAJU
12	Salvador	BA	Administrador - Eng. Georges Luis Humbert	Rua da Bélgica - SALVADOR	122	Fernando Passos Marques	Anexo ao 12 Armazem - DOCAIS - SALVADOR
13	Ilhéus	BA	Diretor Comercial - Bel. Otavio Pontes de Faria	Av. Estados Unidos - Ed. LOBRAS - Salas 804/808 - ILHÉUS	122	-	-
14	Vitória	ES	Int. Federal - Eng. Alfredo Muijlaert Cabussu Superintendente - Major Renato Adnet Coutinho	Av. Getulio Vargas - VITÓRIA	132	Luiz Palma Lima	Av. Capibaba, 366 - VITÓRIA
15	Niterói	RJ	Administrador - Eng. Carlos Manoel Castanheiro Damasio	Niterói	142	Joaquim Pyrrho de Andrade	Rua São Pedro, 159 - NITERÓI
16	Angra dos Reis	RJ	-	Angra dos Reis	142	-	-
17	Rio de Janeiro	GB	Superintendente - Engenheiro Arno Oscar Markus	Avenida Rodrigues Alves, 10 - RIO-GB	152	José Carlos de Chermont Rodrigues	Praça Mauá, 10. 22 andar - RIO
18	São Sebastião	SP	Administrador - Eng. Fausti Adas	São Sebastião	162	Orlando Lopes	Rua Cidade de Toledo, 41 - SANTOS
19	Santos	SP	Inspeção Geral - Eng. José de Menezes Berenguer	Avenida Rodrigues Alves - SANTOS	162	-	-
20	Paranaguá	PR	Superintendente - Eng. Arthur Miranda Ramos	Av. Manoel Ribas - PARANAGUÁ	172	Key Rebello Tourinho	Avenida Manoel Ribas, s/n. - PARANAGUÁ
21	São Francisco do Sul	SC	Administrador - Eng. Pedro de Castro	São Francisco do Sul	182	Thiers de Lemos Fleming	Rua Alm. Lamgo, 86 - FLORIANÓPOLIS
22	Imbituba	SC	Gerente - Eng. Octavio Ribeiro Castro	Imbituba	182	-	-
23	Laguna	SC	Superintendente - Eng. Zacarias João Vieira	Laguna	182	-	-
24	Porto Alegre	RS	Administrador - Eng. Geraldo Leite Serrano	Av. Mauá - Ed. DEPRC - Porto Alegre	192	Raul Ferreira da Silva Santos	Rua Uruguai, 35. 62 andar - PORTO ALEGRE
25	Rio Grande	RS	Administrador - Eng. Ivo Pereira Braga	Av. Honório Bicalho - Ed. DEPRC - Rio Grande	192	-	-
26	Pelotas	RS	Administrador - Eng. Hugo Krug	Rua Urbano Garcia, 16 - 102 andar - Pelotas	192	-	-
27	-	MG	-	-	202	João Simon	Rua Halfeld, 444 - Grupo 701 - JUIZ DE FORA
28	-	GO	-	-	212	Helio Fausto de Sousa	Rua Araguaia, 78 - Goiânia
29	Corumbá	MT	-	-	222	José Martins Leite Pereira	Rua 13 de Junho, 960 - Corumbá


GBs: 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.

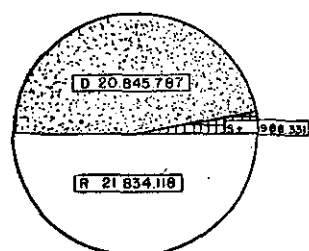
renda 

despesa 

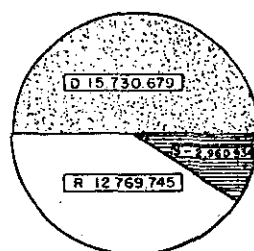
salDOS  +  - 

1963

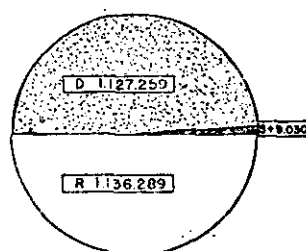
SANTOS



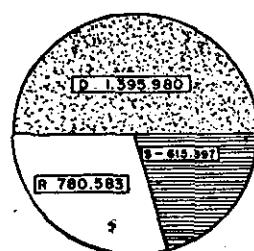
RIO DE JANEIRO



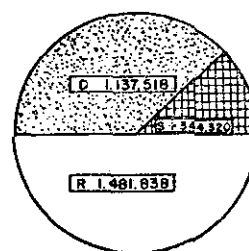
VITÓRIA



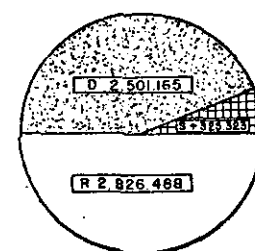
PÔRTO ALEGRE



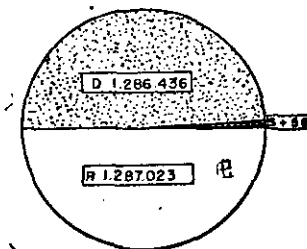
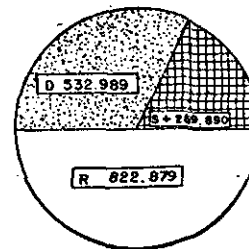
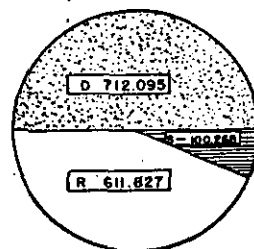
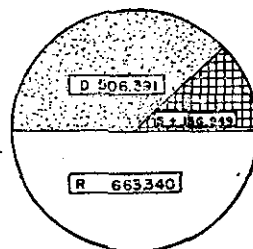
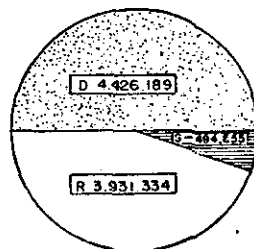
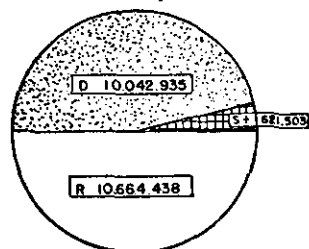
RIO GRANDE



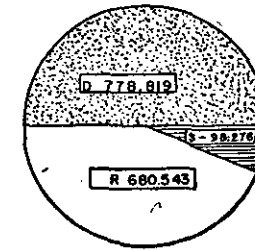
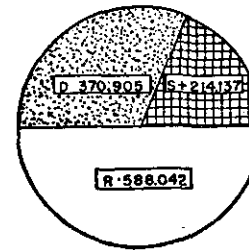
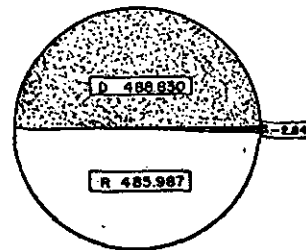
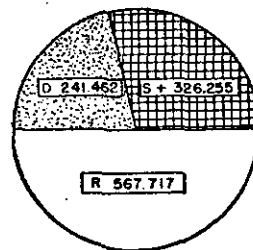
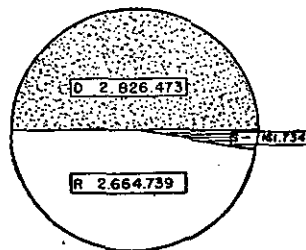
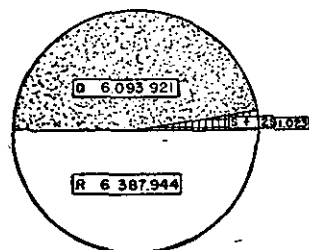
RECIFE



1962

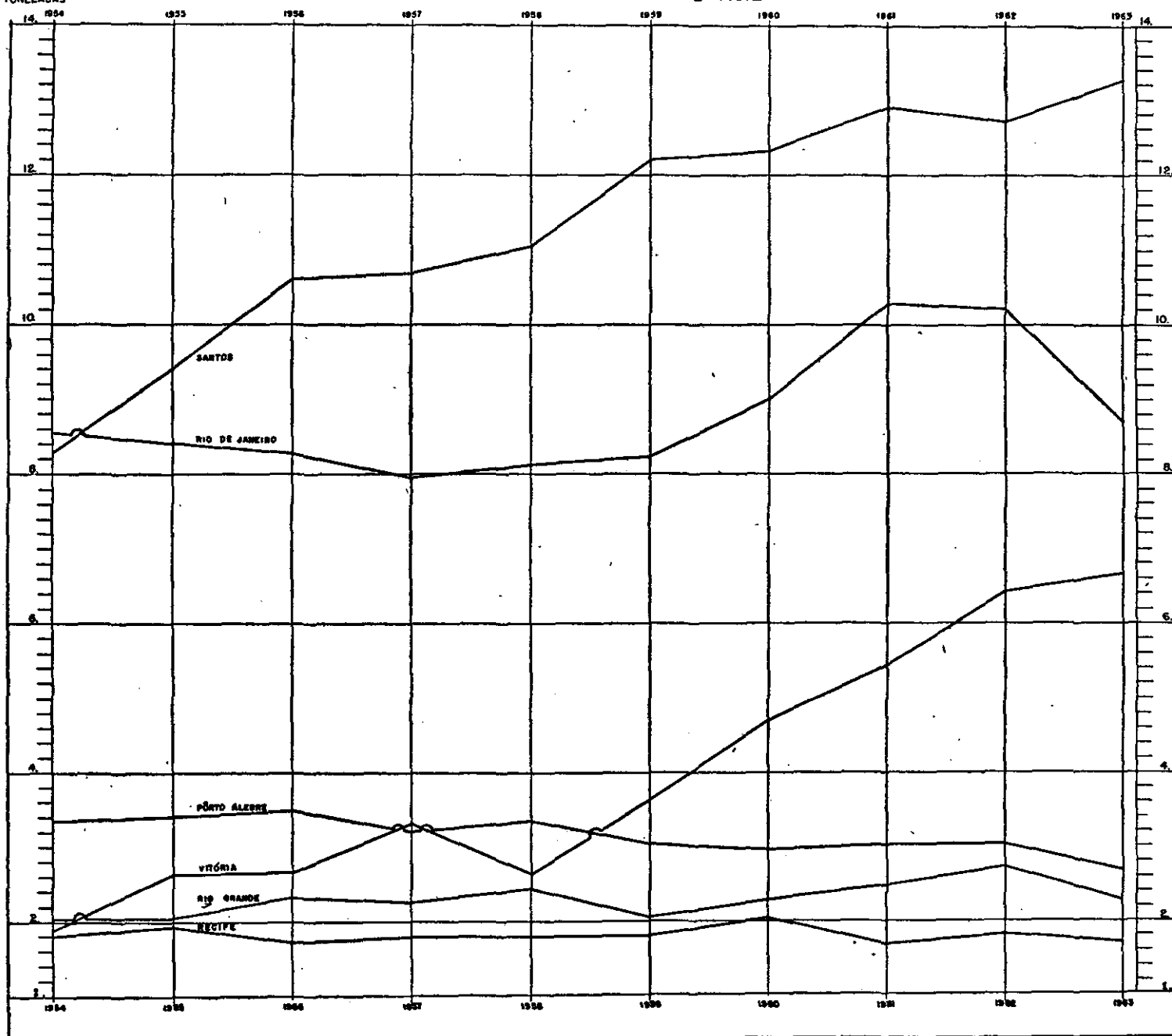


1961

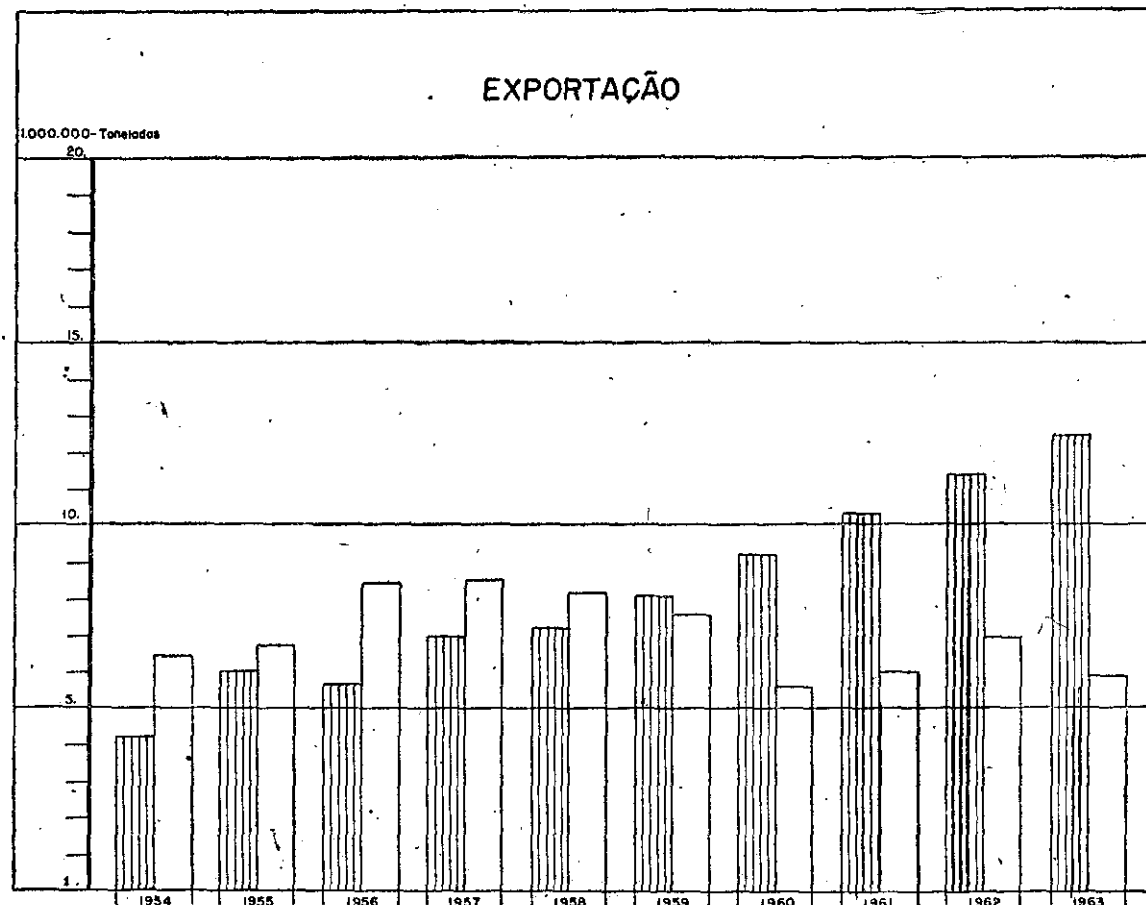
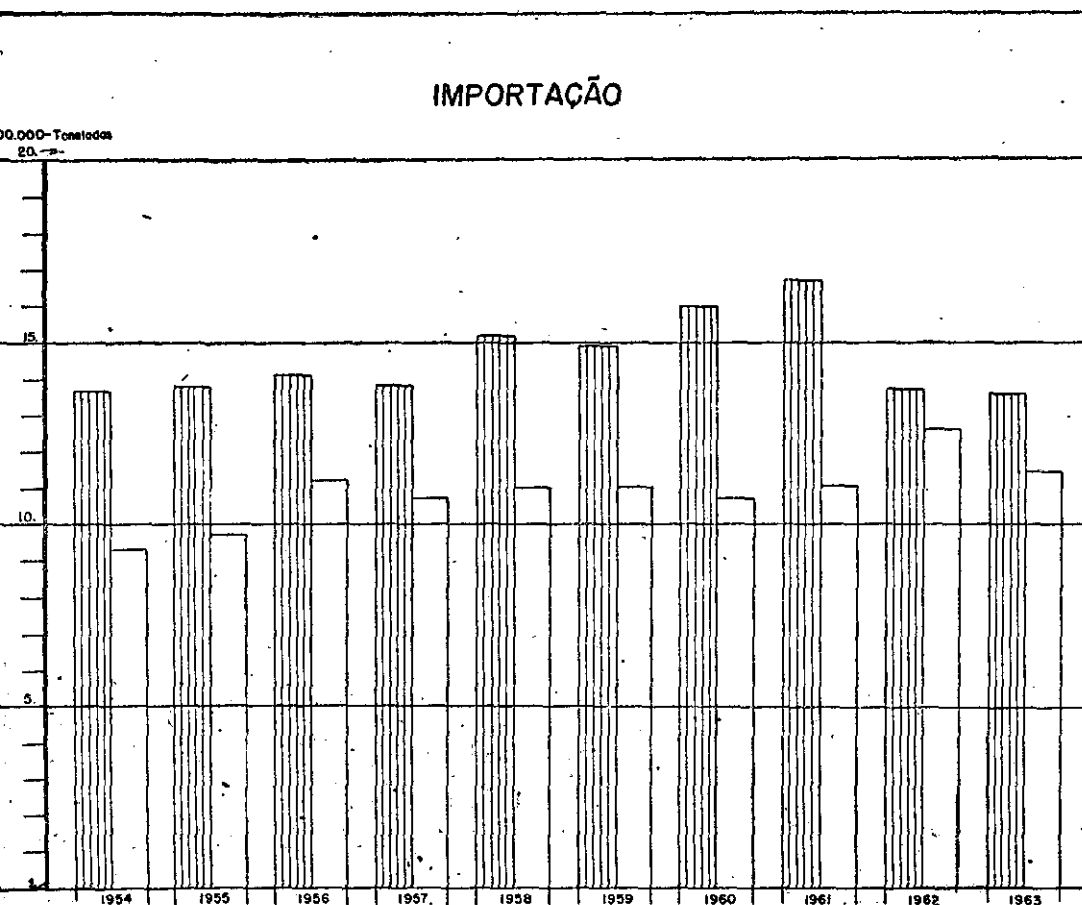




COMPARAÇÃO DO MOVIMENTO DE TONELADAS NOS
SEIS PRINCIPAIS PORTOS DO BRASIL

1000000 TONELADAS



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



 Longo Curso
 Cabotagem

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 quadros 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 porto de Corumbá, os dados relativos ao movimento comercial, de grãos 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 porto de Belém, embora tendo fornecido os dados relativos a importação e exportação totais, relativos a 1963, não discriminou os movimentos de grãos 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 Porto, 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 às Administrações dos Portos, sendo anotadas no rodapé do quadro os pertencentes a particulares.

Sobre o Quadro IX — Movimento Comercial:

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

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

ANEXO Nº 9

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

(EM TONELADAS)

PORTO	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	196.294
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 Macaé	259.415	186.771	72.644
BRASIL	43.403.858	18.349.885	25.053.973

FONTE: DNPUN. Quadro organizado pelo Relator

ANEXO Nº 10

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

(Dados de 1963)

EXPORTAÇÃO		IMPORTAÇÃO	
Porto	Toneladas	Porto	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 Porto 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 Porto 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 Macaé	186.771	13 Angra	332.289
14 Niterói	179.414	14 Niterói	196.294
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 Macaé	72.644
20 Angra	51.987	20 Imbituba	21.292

Fonte: INPUN. Quadro organizado pelo Relator

ANEXO Nº 11

PORTOS, SEGUNDO A MÉDIA DO QUATRIÊNIO

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 — Porto 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	859,6
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	568,6	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 — Itajaí	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	307,8	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	43.868,6

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 quatriênio
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	7.547,0
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
PÓRTO 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	531,3	361,3	584,8	492,3

ANEXO 12 (Continuação)

PORTO	1960	1961	1962	1963	Média do quatriênio
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
RENDAS DAS TAXAS DESPESA DA EXPLORAÇÃO
MILHÕES DE CR\$ JUNHO DE 1964

P O R T O S	RENDAS DAS TAXAS			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	401,8
CABEDELO.....	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	3.302,1	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
VITORIA.....	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
NITEROI.....	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
PORTO 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 2 1 4

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

P O R T O	A n o	Rendas das Taxas	Despesa de exploração	Pessoal	Relação Pessoal/Despesa	Relação Despesa/Renda
1) SANTOS	1963	37.118,00	35.454,80	33.747,70	90,1%	95,1%
	Média do triênio 61/63.	32.258,90	30.667,20	28.312,80	92,3%	95,1%
2) RIO	1963	21.708,50	26.742,10	25.075,30	93,7%	123,2%
	Média do triênio 61/63.	15.033,50	17.432,70	15.090,20	86,6%	116,0%
3) RECIFE	1963	4.805,00	4.251,50	3.910,00	92,0%	88,0%
	Média do triênio 61/63.	5.199,80	3.686,80	3.416,20	92,7%	70,9%
4) SALVADOR	1963	3.291,90	3.261,80	2.485,60	76,2%	99,1%
	Média do triênio 61/63.	2.622,60	2.721,00	2.041,00	75,0%	103,8%
5) RIO GRANDE	1963	2.519,10	1.933,70	1.255,40	64,9%	76,8%
	Média do triênio 61/63.	2.512,70	1.715,10	1.058,70	61,7%	68,3%
6) VITÓRIA	1963	1.931,70	1.916,30	1.515,40	79,1%	99,2%
	Média do triênio 61/63.	2.136,60	1.490,50	1.177,40	49,0%	69,8%
7) PORTO ALEGRE	1963	1.327,00	2.373,00	1.710,90	72,1%	178,8%
	Média do triênio 61/63.	1.762,70	2.212,60	1.472,40	66,5%	125,5%
8) BELEM	1963	2.304,70	2.616,80	1.915,60	73,2%	113,5%
	Média do triênio 61/63.	1.711,60	1.922,30	1.303,10	67,1%	112,3%
9) IMBITUBA	1963	1.074,60	895,90	699,00	78,0%	83,4%
	Média do triênio 61/63.	1.083,30	954,60	730,90	76,5%	88,1%
10) PARANAGUÁ	1963	1.521,00	911,10	786,10	86,3%	59,9%
	Média do triênio 61/63.	991,80	1.034,90	825,60	79,8%	104,2%

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