



MINISTÉRIO DO PLANEJAMENTO E COORDENAÇÃO GERAL  
**FUNDAÇÃO IBGE**

**2<sup>a</sup>**  
CONFERÊNCIA  
NACIONAL  
ESTATÍSTICA  
GEOGRAFIA  
CARTOGRAFIA

**Rio de Janeiro**

28 novembro  
11 dezembro

**1972**

**Comissão.**

COMISSÃO "C"

**Título do Documento.**

6.2 - Balanços Financeiros  
6 - SITUAÇÃO ECONÔMICA - ESTATÍSTICAS  
DERIVADAS

**Autor.**

CONPLANE

COMISSÃO "C"

6.2 - Balanços Financeiros

6 - SITUAÇÃO ECONÔMICA - ESTATÍSTICAS  
DERIVADAS

CONPLANE

## 1.6.2 - BALANÇOS FINANCEIROS

- 1 - Apreciação das Estatísticas disponíveis, face ao que dispõe Plano Nacional de Estatísticas Básicas (PNEB).

A - Balanco do Sistema Monetário - O Plano Nacional de Estatísticas Básicas prevê que sejam elaborados Balanços trimestrais do Sistema Monetário, de cobertura nacional e, ao que tudo indica, em forma consolidada.

Estas estatísticas são elaboradas pelo Banco Central do Brasil e desde dezembro de 1968 comportam, além do previsto pelo PNEB, uma discriminação dos componentes do Sistema e uma periodicidade mensal, sempre com cobertura nacional; apresentando os saldos de todas as contas de Ativo e Passivo. O SISTEMA MONETÁRIO é assim constituído:

Autoridades Monetárias  
Banco Central  
Banco do Brasil  
Bancos Comerciais  
Federais  
Estaduais e Municipais  
Privados Nacionais  
Privados Estrangeiros

Uma segunda fonte a ser citada, referente ao Sistema Bancário, é o Centro de Informações Econômico-Fiscais da Secretaria da Receita Federal do Ministério da Fazenda, que elabora demonstrativos trimestrais com discriminação dos saldos das contas do ativo e passivo, segundo Regiões e Unidades da Federação.

B - Balanços de Instituições Financeiras Não Monetárias: O Plano Nacional de Estatísticas Básicas não faz referência a balanços de instituições financeiras não monetárias, no entanto o Banco Central, já há alguns anos, vem apresentando tais demonstrativos, embora a maioria das instituições não possua ainda contabilidade padronizada.

Abaixo relacionam-se essas Instituições e a periodicidade com que cada balancete é apurado, observando-se que para todos eles a cobertura é de âmbito nacional.

<u>Instituições Financeiras</u>	<u>Periodicidade dos dados disponíveis</u>
Caixas Econômicas	
Caixa Econômica Federal	Mensal
Caixas Econômicas Estaduais	mensal
Sistema de Bancos de Desenvolvimento	
Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico	mensal
B <sup>CS</sup> Regionais e Estaduais de Desenvolvimento	mensal
Banco Nacional de Crédito Cooperativo	mensal
Bancos de Investimento	mensal
Sistema de Crédito Habitacional	
Banco Nacional de Habitação	mensal
Sociedade de Crédito Imobiliário	mensal
Associações de Poupança e Empréstimo	mensal
Sistema de Seguros	trimestral
Instituto de Resseguros do Brasil	trimestral
Companhias de Seguros	trimestral
Sistema de Previdência Social	
Instituto Nacional de Previdência Social	trimestral
Instituto de Previdência e Assistência aos Servidores do Estado (IPASE)	trimestral

No que se refere às Sociedades de Crédito, Financiamento e Investimento, embora já tenham seu balanço padronizado instituído, faltam ainda algumas entidades a adotá-lo, esperando-se conseguir em curto período a consolidação de seus balanços, em caráter mensal e âmbito nacional.

C - Balanco de Pagamentos: O Plano Nacional de Estatísticas Básicas prevê apresentação trimestral do Balanço de Pagamentos, com cobertura nacional.

Atualmente o Balanço de Pagamentos, elaborado pelo Banco Central, apresenta dados anuais, mas espera-se em prazo muito curto seja atendida a periodicidade recomendada pelo PNEB.

## 2 - Conclusões e Recomendações à II CONFEST

Ao se considerar que tanto o PNEB como as recomendações à I CONFEST pouco se referiram às estatísticas financeiras, esta parte do documento, que fixa recomendações à II CONFEST, assume fundamental importância.

Todas as recomendações aqui apresentadas tem, em princípio, o objetivo de preparar o caminho para a elaboração do novo Sistema de Contas Nacionais, proposto pela Organização das Nações Unidas, no qual se realiza a integração das contas de produto-renda, matriz de insumo-produto e sistema de fluxos de fundos.

O que se pode observar dos balanços disponíveis das diversas instituições financeiras retro-mencionadas, no que se refere às necessidades estatísticas para a montagem de um sistema de fluxos de fundo financeiros é, de uma forma geral, o seguinte:

- Inexistência de contabilidade padronizada para a grande maioria das instituições;
- Classificação deficiente, ou inexistente, da liquidez dos instrumentos financeiros;
- Classificação deficiente, ou inexistente, dos setores de atividade com os quais são realizadas as operações financeiras.

No que se refere aos setores domésticos não financeiros, a disponibilidade de estatísticas financeiras diretas reduz-se a apenas alguns instrumentos e, mesmo assim, com especificações deficientes quanto a prazos e setores.

Nessas condições, julgam-se convenientes as seguintes recomendações à II CONFEST:

I ) Elaboração de balanços financeiros padronizados para cada setor abaixo discriminados, além das já mencionadas instituições financeiras:

Governo Federal (Administração Central)

Governos Estaduais e Municipais (Administração de estados e municípios)

Autarquias e Empresas Públicas Federais

- de Administração e Intervenção Econômica
- demais

Autarquias e Empresas Públicas Estaduais e Municipais

- de Administração e Intervenção Econômica
- demais

Sociedades de economia mista, federais

Sociedades de economia mista, estaduais e Municipais

Setor Privado de Produção

II) Os balanços financeiros padronizados a que se refere a Recomendação anterior, deverão apresentar, sempre que possível, uma discriminação dos instrumentos financeiros, com especificação de liquidez e setores envolvidos na operação, como discriminado abaixo, desde que o instrumento não seja exclusivo para determinado prazo e setor.

Classificação por liquidez dos Instrumentos Financeiros:

à vista

a curto prazo (até 180 dias)

a médio e longo prazo (de 180 dias em diante)

a prazo indeterminado

Ações e outras formas de Participação Societária

Classificação de Setores:

A - Instituições Financeiras

1. Autoridades Monetárias

1.1 - Banco Central

1.2 - Banco do Brasil

2. Bancos Comerciais

2.1 - Federais

2.2 - Estaduais e Municipais

2.3 - Privados Nacionais

2.4 - Privados Estrangeiros

3. Caixas Econômicas

3.1 - Caixa Econômica Federal

- 3.2 - Caixas Econômicas Estaduais
  - 4. Sistema de Bancos de Desenvolvimento
    - 4.1 - Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico
    - 4.2 - Bancos Regionais e Estaduais de Desenvolvimento
    - 4.3 - Banco Nacional de Crédito Cooperativo
  - 5. Bancos de Investimento
  - 6. Sistema de Crédito Habitacional
    - 6.1 - Banco Nacional da Habitação
    - 6.2 - Sociedades de Crédito Imobiliário
    - 6.3 - Associações de Poupança e Empréstimo
  - 7. Sistema de Seguros
    - 7.1 - Instituto de Resseguros do Brasil
    - 7.2 - Companhias de Seguros
  - 8. Sistema de Previdência Social
    - 8.1 - Instituto Nacional de Previdência Social
    - 8.2 - Instituto de Previdência e Assistência aos Servidores do Estado (IPASE)
- B - Setor Público Não Financeiro
- 1. Governo Federal (Administração Central)
  - 2. Governos Estaduais e Municipais (Administração de Estados e Municípios)
  - 3. Autarquias e Empresas Públicas Federais
    - 3.1 - Administração e Intervenção Econômica
    - 3.2 - Serviços Industriais de Utilidade Pública
    - 3.3 - Empresas de Transporte
    - 3.4 - Outros Serviços
  - 4. Autarquias e Empresas Públicas Estaduais e Municipais
    - 4.1 - Administração e Intervenção Econômica
    - 4.2 - Serviços Industriais de Utilidade Pública
    - 4.3 - Outros Serviços
  - 5. Sociedades de Economia Mista Federais
    - 5.1 - Serviços Industriais de Utilidade Pública

- 5.2 - Extração Mineral e Beneficiamento de Minério de Ferro
- 5.3 - Indústria Metalúrgica (inclui Siderurgia)
- 5.4 - Extração de Petróleo e Gás Natural e Indústria Química
- 5.5 - Empresas de Transporte
- 5.6 - Outras
- 6. Sociedades de Economia Mista Estaduais e Municipais
  - 6.1 - Serviços Industriais de Utilidade Pública
  - 6.2 - Empresas de Transporte
  - 6.3 - Outras

C - Setor Privado Não Financeiro

1. Setor Primário

- 1.1 - Produção Agrícola e Extração Vegetal
  - 1.1.1 - Café
  - 1.1.2 - Outros
- 1.2 - Produção Animal

2. Setor Secundário

- 2.1 - Indústria Extrativa Mineral
- 2.2 - Construção Civil
- 2.3 - Serviços Industriais de Utilidade Pública
- 2.4 - Indústrias de Transformação
  - 2.4.1 - Indústria de Produtos de Minerais Não Metálicos
  - 2.4.2 - Indústria Metalúrgica (inclui Siderurgia)
  - 2.4.3 - Indústria Mecânica
  - 2.4.4 - Indústria de Material Elétrico, Eletrônico e de Comunicações
  - 2.4.5 - Indústria de Material de Transporte
  - 2.4.6 - Indústria de Celulose, Papel e Papelão
  - 2.4.7 - Indústria Química
  - 2.4.8 - Indústria Têxtil
  - 2.4.9 - Indústria de Vestuário, Calçados e Artefatos de Tecidos
  - 2.4.10 - Indústria de Produtos Alimentares e Bebidas

2.11- Demais Indústrias de Transformação

3. Setor Terciário

3.1 - Comércio Atacadista Interno e Produtos Nacionais

3.2 - Comércio de Exportação

3.2.1 - Café

3.2.2 - Outros

3.3 - Comércio Atacadista de Produtos Importados

3.4 - Comércio Varejista

3.5 - Empresas de Transporte

3.6 - Empresas de Comunicação (Telefone, Telegrafos e Telex)

3.7 - Demais Serviços

D - Resto do Mundo

1. Organismos Internacionais e Regionais

2. Entidades Financeiras

2.1 - Públicas

2.2 - Privadas

3. Governos e Outras Entidades Públicas Não Financeiras

4. Entidades Privadas Não Financeiras

E - Particulares e Entidades Sem Finalidade de Lucro

COMISSÃO "C"

6.4 - Balanço Alimentar

6 - SITUAÇÃO ECONÔMICA - ESTATÍSTICAS  
DERIVADAS

CONPLANE

#### 1.6.4 - BALANÇO ALIMENTAR

Um Balanço Alimentar de âmbito nacional e de periodicidade anual, figura no Plano Nacional de Estatísticas Básicas (PNEB) como uma das elaborações a ser realizada no campo das suas estatísticas derivadas.

No Brasil, balanços alimentares pioneiros foram levados a efeito pelo antigo Conselho Coordenador do Abastecimento, órgão da Presidência da República, para o período 1953 a 1956, publicados em 1958. Esses trabalhos foram mais tarde revistos e ampliados para o período 1945-1957, de modo a abranger os resultados censitários referentes ao ano de 1949, apurados pelo Recenseamento Geral de 1950. Um volume de 320 páginas, em que figuram não apenas os resultados quantitativos mas também a análise dos nutrientes, foi editado em 1961. Posteriormente, a Comissão Nacional de Alimentação, órgão do Ministério da Saúde, realizou balanços anuais, divulgando os resultados de três anos, até 1971.

Na metodologia dos balanços alimentares nacionais, as estatísticas fundamentais são as de produção - produtos agropecuários, da pesca e da indústria de alimentação -, do comércio exterior - exportação e importação - e dos estoques de fim de ano, que se complementam com algumas deduções que poderão ser estabelecidas diretamente de estatísticas existentes ou fixadas através de coeficientes obtidos em pesquisas especiais: consumo animal, semeadura, matérias primas para indústrias não alimentícias, subprodutos não alimentícios e desperdícios industriais, perdas de armazenagem, partes não comestíveis, perdas e desperdícios domésticos, etc.

Os produtos são ordenados em 13 grupos de alimentos, segundo classificação oficial da Organização das Nações Unidas: I - Cereais; II - Raízes e Tubérculos Feculentos; III - Açúcares e Xaropes; IV - Legumes e Hortaliças; V - Leguminosas secas e Nozes; VI - Frutas; VII - Carnes frescas e industrializadas; VIII - Ovos; IX - Peixes, crustáceos e moluscos; X - Leite e Queijo; XI - Gorduras e Óleos; XII - Bebidas; XIII - Especiarias e Condimentos.

No que tange à produção, os resultados das estatísticas

agrícolas e da pesca constituem a base de grande parte dos grupos assinalados; os atuais dados fornecidos pelas estatísticas permanentes porém, são insuficientes quanto ao grupo IV de Legumes e Hortaliças, para o qual contribuem com apenas três produtos, podendo todo o restante, porém, ser obtido através dos recenseamentos agrícolas, com ajustamentos por interpolação para os períodos inter-censitários. Das estatísticas da indústria de produtos alimentares, a atual lista de 29 produtos para os quais são apuradas as perspectivas quantidades nos resultados anuais, não é satisfatória, por isso que, abrangendo apenas os grandes estabelecimentos, não registram expressivas quantidades de produtos de largo consumo no País, produzidos em pequenos estabelecimentos, como as farinhas de mandioca e de milho, a carne proveniente dos matadouros e aviários, leite e derivados e o pescado salgado-seco da atividade artesanal. Com a adoção da NBM (Nomenclatura Brasileira de Mercadorias) haverá uma especificação mais completa dos produtos alimentícios, mas prevalecerá a deficiência apontada, sanável com os resultados censitários ou mediante levantamentos próprios, principalmente para aqueles alimentos citados, de maior importância na dieta do homem brasileiro.

No comércio exterior, as atuais estatísticas de exportação e importação fornecem elementos suficientes, exigindo-se apenas a adoção de alguns coeficientes para conversão a tipos padronizados de produtos, comparáveis com as especificações da produção, e que se fazem necessários para o balanço aritmético final.

Quanto à estimação das quantidades destinadas à alimentação animal dos produtos que também são empregados como alimento humano, torna-se indispensável a realização de inquéritos sobre as forragens, pois se conhecem apenas certas quantidades empregadas pelos produtores de rações balanceadas. O assunto é particularmente importante quando se trata do milho, da mandioca e do sal, embora este possa ser calculado através da população mediante emprego de taxas adequadas. Também cabe aqui destacar aquelas quantidades de produtos e sub-produtos não destinados à alimentação humana, muitos deles disponíveis nas estatísticas industriais, quer como produtos ou sub-produtos, quer utilizados como matérias primas.

No que diz respeito às quantidades destinadas à sementeira, procede-se a estimativa com base na área plantada no ano posterior e nas quantidades usualmente empregadas, por unidade de área, ambos disponíveis na estatística brasileiro. Para os ovos destinados à incubação, há necessidade de alguma pesquisa especial, face à larga criação de aves fora dos aviários, ainda praticada em todo o País.

A estimativa das perdas verificadas desde a produção até a venda ao consumidor, reclama pesquisas específicas, cujos resultados, aliás, não apenas fornecerão coeficientes válidos para diversos anos, como fornecerão elementos de real interesse para determinação e dimensionamento dos focos de desperdício de produtos da nossa infra-estrutura econômica.

Ao sumariar os principais aspectos da organização de um balanço alimentar - síntese de várias estatísticas primárias constantes do PNEB - cumpre chamar a atenção, não só para o significado do mesmo como indicador para uma política alimentar de interesse dos órgãos da saúde em particular e da nação em geral, mas também a sua importância para o órgão estatístico como valioso crítico, atento e oportuno, dos resultados das diversas estatísticas e laboradas sob sua responsabilidade técnica.

Face às considerações acima expostas,

Recomenda-se à Fundação IBGE a elaboração oficial dos balanços alimentares anuais, e de âmbito nacional, considerando-se, não somente as estatísticas de caráter permanente e os resultados censitários, mas também as pesquisas colaterais necessárias à fixação de coeficientes adequados.

II CONFERÊNCIA NACIONAL DE ESTATÍSTICA

TRANSPORTE

AVIAÇÃO CIVIL

DOCUMENTO DE INFORMAÇÃO

ALVARO VAZ DA SILVA - CAP  
ADJ. DA DIV. DE PLANOS

## II CONFERENCIA NACIONAL DE ESTATÍSTICA

### ESTATÍSTICA DE AVIAÇÃO CIVIL

Com o presente trabalho pretendemos mostrar as atuais atividades estatísticas relacionadas com a Aviação Civil, bem como algumas modificações que estão sendo implantadas.

O órgão, encarregado da coleta, apuração e análise dos dados é o Departamento de Aviação Civil (DAC). Para isso, o DAC possui atualmente uma Seção de Estatística subordinada à Divisão de Planos do Subdepartamento de Planejamento.

O crescimento da utilização de dados estatísticos e o desenvolvimento dos processos de apuração fez com que a Direção do DAC colocasse na sua nova estrutura uma Divisão de Estatística e Processamento de Dados, subordinada ao Subdepartamento de Planejamento, e que deverá ser assim constituída:

Seção de Registro e Processamento

Seção de Mecanização

Seção de Análise e Programação

Com isso, ficaram reunidos dois serviços que, na nossa opinião, devem trabalhar juntos: processamento de dados e estatística. Com alguns dados necessários aos trabalhos estatísticos não justificam, por si só, um processamento eletrônico. Mas, quando é feita uma implantação com outra finalidade justifica-se a introdução de comandos no programa, de modo que também se atende ao setor de estatística. Podemos exemplificar com fatos ocorridos no DAC, a quantidade de pilotos-licenciados por categoria de licença seria demais trabalhosa para se obter e não justificaria um processamento eletrônico. Quando foi planejada a implantação do cadastro de aeronautas, comandos foram incluídos de modo que ao final de cada mês tivéssemos os totais desejados. Assim passamos a retirar das informações

de rotina, os dados necessários ao órgão de estatística. Somos de opinião que todos os serviços a serem mecanizados, antes de implantados, deveriam ser também estudados pelo órgão estatístico do setor.

Deixemos de lado estes comentários e passemos a descrever as finalidades de cada seção a ser ativada.

A Seção de Registro e Processamento será encarregada da coleta, processamento manual e divulgação dos dados estatísticos relacionados com a aviação civil. Também terá a seu cargo manter os arquivos dos documentos fontes necessários e dos trabalhos executados pela Divisão.

A Seção de Mecanização será responsável pela transformação dos documentos em cartões perfurados. No futuro, quando possuímos o terminal do computador, ela também será responsável pela sua operação. Assim, ficou reunida na Seção toda operação de processamento eletrônico.

A Seção de Análise e Programação terá a seu cargo as análises estatísticas que se fizerem necessárias e também as análises e programas do sistema operacional de processamento eletrônico. Com essa finalidade cremos que a Seção poderá realmente fazer, estudos de interesse do Departamento de Aviação Civil, pois ela não terá com as outras seções, rotinas rígidas a serem cumpridas. Também teria a seu cargo os estudos preliminares para implantações de coletas rotineiras que quando aprovadas pelo Chefe do Subdepartamento passariam a ser executadas pela Seção de Registro. Pelas finalidades da Seção verificamos que o seu efetivo deverá ser quase que totalmente de técnicos, pois somente com uma equipe conhecedora dos assuntos de programação, de estatística e das necessidades características do Departamento de Aviação Civil será possível a elaboração das análises de que necessitam os órgãos planejadores.

Passaremos agora a verificar os atuais usuários das apurações estatísticas feitas pela Seção.

A Divisão de Planos é o órgão que mais se utiliza dos estudos feitos pela Seção. Não existe um plano de apurações de rotina, a cada necessidade da Divisão de Planos é feita uma apuração. As mais comuns são para atender pedidos de aumento ou diminuição de frequências onde é feito um acompanhamento do voo nos últimos meses.

Para a Comissão de Estudos Relativos a Navegação Aérea Internacional (CERNAI) e Estado Maior são remetidos trimestralmente os aproveitamentos obtidos, por liberdade do ar, dos voos internacionais de todas as empresas que operam no Brasil. Ainda alguns estudos mais detalhados são feitos para a CERNAI, quando solicitado.

São remetidos também dados estatísticos para a Organização Internacional de Aviação Civil (OACI). Passaremos a descrever resumidamente cada formulário.

#### Formulário A - Tráfego

É um formulário mensal por empresa regular e os dados são informados separadamente por tipo de voo: internacional, doméstico e voos somente cargueiros.

Existe uma classificação para voos regulares, não regulares e sem remuneração.

São informados os dados totais do tráfego transportado com os respectivos aproveitamentos, bem como os quilômetros e horas voadas. Um outro formulário A é enviado anualmente com o tráfego dos operadores domésticos de acordo com uma classificação da OACI.

#### Formulário B - Tráfego

É um formulário mensal onde são resumidos alguns dados do formulário A e deve ser remetido para a OACI o mais rapidamente possível.

#### Formulário C - Tráfego por etapas

É um formulário trimestral por empresa regular, onde são informados as etapas dos voos internacionais separados por tipo de aeronave

## Formulário D - Frota e pessoal

4

É um formulário anual por empresa regular que informa a frota por fabricante e modelo e o pessoal de acordo com as categorias definidas pela OACI.

## Formulário E e F

São formulários anuais por empresa onde se informam os dados financeiros das empresas regulares.

## Formulários G Acidentes

É um formulário anual onde são informados os acidentes, é dividido em duas partes. Uma para os acidentes com aeronaves de mais de 9000kg, com informações detalhadas por acidente e outra para as aeronaves de menor peso, onde são informados dados totais.

## Formulário H Aeronaves Civil Registradas

É um formulário anual onde são informados os totais de aeronaves matriculados por tipo e uma onde são relacionadas as aeronaves de mais de 9000Kg.

## Formulário I - Tráfego nos aeroportos

É um formulário mensal por aeroporto. Os aeroportos informados devem perfazer um total de 80% do tráfego comercial internacional do país. Os dados são classificados por tipo de voo, assim considerados: internacional regular, internacional não a regular e total do doméstico. Dentro dessa classificação informa-se o total de pousos e decolagens, a quantidade de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito, a carga e o correio carregados e descarregados.

Além disso a Seção de Estatística elabora o Potencial Brasileiro, que é editado e vendido aos interessados. A referida publicação é anual e mostra o tráfego de e para o Brasil transportado por cada empresa internacional regular que aqui opera.

Publica também o movimento de todos os aeroportos controlados pelo DAC.

Ainda é publicado pelo DAC a análise da Indústria que é elaborada pelo Divisão de Coordenação e Controle. A referida publicação apresenta os dados econômicos por empresa e por tipo de avião separados em internacional, doméstico e rede de integração nacional.

Comentada a utilização da estatística, passemos ao estudo real daquilo que está sendo modificado.

Em junho de 1971 iniciou-se a implantação do processamento eletrônico dos dados necessário ao DAC. Como os serviços eram diversos foram divididos nos seguintes projetos:

- PL-1/100 Cadastro de Aeronaves
- PL-1/200 Cadastro de Aeronautas
- PL-1/300 Cadastro de Hotrans
- PL-1/500 Estatística

Observamos que o setor de tarifas aeroportuárias já utilizava o processamento eletrônico e dessa maneira não consta dos projetos citados.

Outra observação que gostaríamos de fazer é que apenas o projeto PL-1/500 se relaciona diretamente com a estatística, mas verificaremos que de todos os demais, dados úteis e necessários aos trabalhos estatísticos serão retirados e vemos outra vez a necessidade dos serviços de estatística e processamento trabalharem intimamente ligados.

O projeto PL-1/100 trata da implantação do cadastro de aeronaves e são os seguintes os dados estatísticos que fornecerá:

- Total de aeronaves matriculadas
- Total de aeronaves vistoriadas
- Total de aeronaves interditadas
- Total de aeronaves por proprietário e por fabricante
- Total de aeronaves matriculadas no período

Total de aeronaves exluídas no período

Total de Aeronaves por fabricante e modelo

O projeto PL-1/200 abrange o cadastramento de todo pessoal licenciado pelo DAC e também inclui o controle das horas voadas pelo aeronavegantes. Para a estatística o PL-1/200 fornecerá os seguintes dados

Total de pessoal licenciado

Total por categoria de licença

Total de pessoal habilitado

Total de licenças concedidas no período

Total de habilitações revalidadas e concedidas no período

O projeto PL-1/300 trata da implantação do cadastro de HOTRANS, que são as autorizações de linhas regulares domésticas e internacionais. O presente cadastro já está mais intimamente ligado a estatística do tráfego, pois alguns dados necessários aos relatórios estatísticos serão daqui retirados. Diretamente através de relatórios serão fornecidos os seguintes dados:

Oferta doméstica prevista por empresa na semana e seu percentual em relação a oferta total

Oferta doméstica prevista por empresa no mês e acumulada de janeiro até o mês em curso

Oferta internacional prevista por empresa brasileira e o total das empresas estrangeiras na semana

Oferta internacional prevista por empresa brasileira e o total das empresas estrangeiras no mês e acumulada de janeiro até o mês em curso.

O cadastro de HOTRANS ainda fornece a quantidade de assentos quilômetros semanais previstos para as etapas dos vôos.

Nos projetos citados não incluímos os documentos de coleta e os

relatórios que serão fornecidos para não nos alongarmos, porém todos os projetos encontram-se em fase final de implantação e os documentos de coleta, bem como alguns relatórios estão no DAC à disposição dos que desejarem.

O projeto PL-1/500 tratou da implantação das apurações referentes as estatísticas de tráfego das empresas regulares, embora possa ser estendido às demais empresas. Foi desenvolvido a partir das necessidades do Subdepartamento e de outros órgãos usuários dessas estatísticas. Os programas foram elaborados para o recebimento de dados mensais ou diários, inicialmente a coleta será efetuada mensalmente. A orientação da Chefia do Subdepartamento é que seja elaborado mais tarde um manifesto estatístico que permita um acompanhamento diário do tráfego. As empresas forneceriam os dados em fitas magnéticas ou cartões perfurados, pois somente assim seria possível esse acompanhamento.

Dois documentos básicos de coleta foram elaborados. O formulário PL-1/502 informado pelas empresas regulares e o formulário PL-1/504 informado pelo aeroportos.

O formulário PL-1/502 é um formulário mensal que informa os passageiros, a carga e o correio transportados por etapa dentro de cada voo e linha. (Anexo nº 4) O referido formulário será o único documento de informação estatística obrigatório para as empresa regulares.

Para complementar o tráfego dos aeroportos foi elaborado o formulário PL-1/504 onde mensalmente serão informados o movimento das aeronaves que não pertencem a empresas regulares (Anexo 5)

Trabalhando com os dois formulários descritos e com o cadastro de HOTRANS serão fornecidos os seguintes relatórios:

PL-1/501 Relatório de tráfego (Passageiro quilometro) (anexo 6)

PL-1/503 Relatório de tráfego (Passageiro, carga e correio (Anexo 7)

PL-1/505 Relatório de tráfego (Tonelada quilometro) (Anexo 8)

PL-1/507 Relatório de tráfego (Quatro últimos meses (Anexo nº 9)

PL-1/509 Relatório dos aeroportos (Anexo nº 10)

PL-1/511 Tráfego de origem e destino (Anexo nº 11)

Outra grande dificuldade encontrada nas estatísticas de aviação civil foi a diferença entre as finalidades dos dados. Por um lado temos obrigações firmadas de atendimento a OACI e por outro lado necessitamos da mesma apuração feita de maneira diferentes da que é pedida pela OACI. Para resolvermos o problema, tres relatórios serão resumidos, atendendo à OACI. Assim, os dados relatórios PL-1/501, PL-1/503 e PL-1/505 serão totalizados num único relatório por empresa e atenderá às definições da OACI. Do mesmo modo, os aeroportos internacionais serão tratados de maneira diversa da apresentada no relatório PL-1/509

Apresentamos, em anexo, algumas séries temporais relacionadas com a Aviação Civil (anexo 12)

Para não nos alongarmos vamos concluir, recapitulando e resumindo:

A união dos serviços de processamento eletrônico e estatística é fundamental na produção de fatores de planejamento.

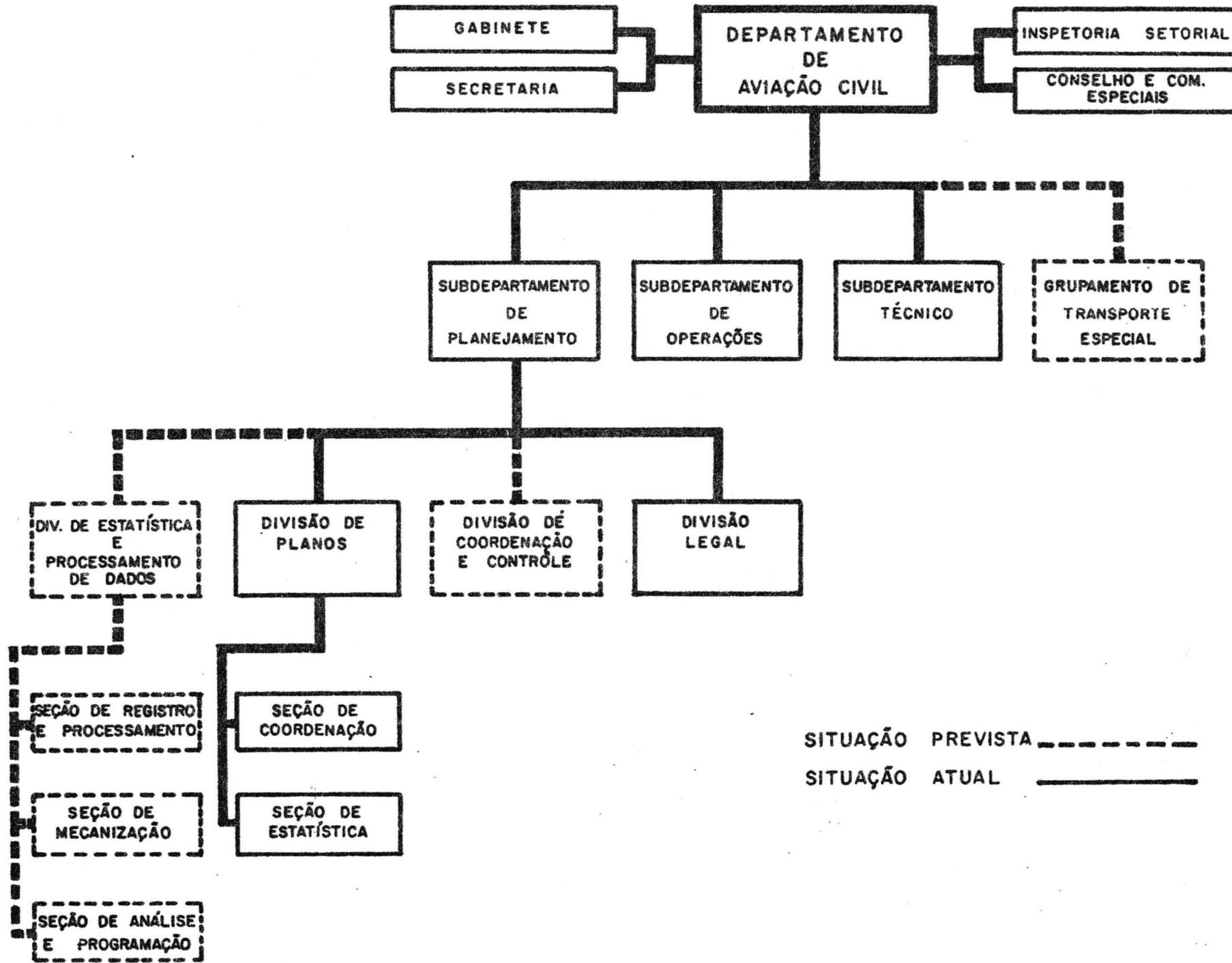
Os dados estatísticos devem ser retirados das informações de rotina automaticamente.

Os dados estatísticos devem estar a disposição dos usuários, o mais rapidamente possível.

O DAC está empenhado na produção de estatísticas fidedignas e disponíveis e curto prazo, para atendimento a um sistema complexo como o da Aviação Civil.



POSIÇÃO DO ÓRGÃO DE ESTATÍSTICA NA ESTRUTURA DO DAC



INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DO FORMULÁRIO PL-1/502

- 1 - O presente formulário será preenchido mensalmente para todos os vôos realizados pela empresa e deverá dar a entrada no Subdepartamento de Planejamento até o 10º dia útil do mês seguinte ao informado.
- 2 - As informações nêle contidas de inteira responsabilidade da empresa informante.
- 3 - Cada etapa realizada será preenchida numa linha do formulário, bem como as combinações de origem e destino entre elas.
- 4 - Os diversos campos do formulário deverão, ser preenchidos do seguinte modo:

EMP (Colunas 1 e 2)

Com o código da empresa informante na primeira linha de cada formulário (ou página)

LIN (Colunas 3 e 4)

Com o número da linha constante do HOTRAN e não precisará ser repetido nos demais vôos da mesma linha, exceto quando houver mudança de formulário (ou página)

VÔO (Colunas 5 a 7)

Com o número do vôo constante do HOTRAN e não precisará ser repetido nas demais etapas do mesmo vôo, exceto quando houver mudança de formulário (ou página)

NAT. VÔO (Colunas 8 e 9)

Com o seguinte códigos.

Domésticos de passageiro como previsto no HOTRAN	11
Domésticos de passageiro com etapa e equipamento, diferentes do previsto em HOTRAN	14
Doméstico de passageiro com etapa diferente da prevista em HOTRAN	13
Doméstico de passageiros com equipamento diferente do previsto em HOTRAN	12
Doméstico de passageiros extraordinário	15
Doméstico de passageiro especial	16
Doméstico de passageiro fretado	17
Doméstico de carga como previsto no HOTRAN	21
Doméstico de carga com etapa e equipamento diferente do previsto no HOTRAN	24
Doméstico de carga com etapa diferente da prevista, em HOTRAN	23
Doméstico de carga com equipamento diferente do previsto em HOTRAN	22
Doméstico de carga extraordinário	25
Doméstico de carga especial	26
Doméstico de carga fretado	27
Doméstico de carga especial executado com regularidade	28

Internacional de passageiro como previsto no H <u>O</u> TRAN	31
Internacional de passageiros com etapa e equipamento diferente de previsto no H <u>O</u> TRAN	34
Internacional de passageiro com etapa diferente do previsto no H <u>O</u> TRAN	33
Internacional de passageiro com equipamen <u>t</u> o diferente do previsto em H <u>O</u> TRAN	32
Internacioanl de passageiro extraordinári <u>o</u>	35
Interancioanl de passageiro especial	36
Internacional de passageiro fretado	37
Internacional de carga como previsto no H <u>O</u> TRAN	41
Internacional de carga com etapa e equipam <u>e</u> nto diferente do previsto no H <u>O</u> TRAN	44
Internacional de carga com etapa diferente da prevista em H <u>O</u> TRAN	43
Internacional de carga com equipamento di <u>f</u> erente do previsto em H <u>O</u> TRAN	42
Internacional de carga extraordinária	45
Internacional de carga especial	46
Internacional de carga fretada	47
Não remunerado doméstico	51
Não remunerado doméstico de carga	52
Não remunerado internacional	61
Não remunerado internacional de carga	62

#### ERONAVE

( Coluna 10 e 11 )

Com os seguintes códigos:

Avro	10
Bac One-Eleven	30
Boeing 707/320	31
Boeing 707/420	32
Boeing 727	33
Boeing 720	37
Boeing 737	34
Caravele	35
Dart Herald	16
Douglas DC-3	01
Douglas DC-8	36
Douglas DC-6	03
Eletra 188	11
Friendship (hirondelle)	12
Samurai	13
Viscount 701	14
Viscount 827	15
Fairchild C-82	02

VIA.REA (Colunas 12 e 13)  
Com o total de viagens realizadas durante o mês

ASS.OFE. (Colunas 14 e 17)  
Com total de assentos oferecido por mês em cada etapa.  
Nos vôos cargueiros, o campo deve ser preenchido com zeros.

Nº DO REL. (Colunas 18 e 20)  
Com um número sequência em cada mês e acrescido de uma unidade sempre que houver mudança do número ou das etapas.  
OBS: Quando um vôo for executado mais de uma vez com as mesmas etapas pode ser informado acumulado

SEQ.ESC. (Colunas 21, 22 e 27, 28)  
Com o número de ordem das escalas em cada vôo e deve seguir exatamente a rota do vôo.

AERO.ORIG e AERO .DEST. (Colunas 23 a 26, 29 a 32)  
Com os códigos dos aeroportos adotados pela OACI

DURACÃO (Colnas 33 a 37)  
Com o total de horas voadas em cada etapa durante o mês, sendo os minutos transformados em centésimos da horas.

EXTENSÃO (Colunas 38 a 42)  
Com a extensão das etapas que consta no HOTRAN

PAY LOAD (Colunas 43 a 48)  
Com o total de quilogramos oferecido em cada etapa durante o mês.

PASSAGEIROS (Colunas 49 a 55)  
Com o total de passageiros transportados durante o mês em cada etapa. Deve ser considerado passageiro pago todo aquele que pagar 25% ou mais do normal da passagem.

BAGAGEM (Colunas 56 a 64)  
Com o total de quilogramos transportado no mês, separando a livre do excesso.

CARGA (colunas 65 a 75)  
Com o total de quilogramos transportado no mês, separando a paga do grátis.

CORREIO (Colunas 76 a 79)  
Com o total de quilogramos transportado no mês.

C (Coluna 80)  
Com os seguintes códigos:  
Etapa básica doméstica ----- 1  
Etapas combinada doméstico ----- 2  
Etapa básica internacional ----- 3

Etapas combinada internacional	4
Etapa básica doméstica decorrente de pouso técnico	5
Etapa básica internacional decorrente de pouso técnico	6

#### 5 - OBSERVAÇÕES:

- 1º) Os seguintes campos serão ajustados à direita:  
3/4, 5/7, 12/13, 14/17, 18/20, 21/22, 27/28, 33/35, 36/37, 38/42, 43/48, 49/52, 53/55, 56/60, 61/64, 65/70, 71/75, 76/79.
- 2º Nos Vôos sem HOTRAN o campo 3/4 será preenchido com nove.
- 3º Nas combinações de origem e destino deverão ficar em branco os campos:  
DURAÇÃO, EXTENSÃO e PAY LOAD
- 4º Os formulários serão encaminhados diretamente a Divisão de Estatística e Processamento de Dados acompanhados de memorando, que deve especificar o total de formulário ou paginas remetidas.



INSTRUÇÕES PARA PREENCHIMENTO DO FORMULÁRIO PL-1/504

1 - O presente formulário será preenchido mensalmente e deverá dar entrada no Subdepartamento de Planejamento até o 10º dia útil do mês seguinte ao informado.

2 - Os diversos campos do formulário deverão ser assim preenchidos:

AEROPORTO DE (Coluna 1 a 4)

Com o código de quatro letras

D/I (Coluna 5)

Com o código designativo de vôo doméstico ou internacional respectivamente D ou I

TIP VÔO (Coluna 6/7)

Com os seguintes códigos: 81 - passageiro

82 - Exclusivo de carga

83 - outros

UTILIZADOR (NOME)

Deverão ser discriminados as empresas de táxi aéreo e as empresas não regulares estrangeiras. Os demais utilizadores deverão ser totalizados e informados com o título de DIVERSOS

As empresas - regulares não serão informadas.

UTILIZADOR (CÓD) (Colunas 8/9)

Não deverão ser preenchidas.

Os demais campos serão preenchidos da direita para a esquerda e deverão ser completados com zeros cortados ( $\emptyset$ ) as colunas em branco. A carga e o correio deverão ser expressos em quilogramas.

ANEXO VI

DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL  
SUBDEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO

PL-1/501 - RELATÓRIO DE TRÁFEGO

EMPRESA	
LINHA	<u>TOTAIS</u>
VÔO	ETAPA
ETAPA	VÔO
TIPO DE VÔO	LINHA - OFERTA DE CABOTAGEM
EQUIPAMENTO	INTER/DOMEST.
N. ETAPAS:	EMPRESA - OFERTA DE CABOTAGEM
PREV.	OACI POR EMPRESA - FORM "A"
REAL.	EQUIPAMENTO NA LINHA E NA EMPRESA
V. MÉDIA	GERAL
DURAÇÃO	
km VOADA	
ASS-km	
UP	
UT	
OF	
APROVEITAMENTO	
PAGO	
TOTAL	
AHT	
AOF	
AER	

ANEXO 7

DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL  
SUBDEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO

PL-1/503 - RELATÓRIO DE TRÁFEGO

EMPRESA

LINHA

VÔO

ETAPA

TIPO DE VÔO

EQUIPAMENTO

CARGA:

PAGA

TOTAL

CORREIO

PASSAGEIRO:

PAGO

TOTAL

PAY LOAD

MÉDIA PAX EMBARQ.:

PAGO

TOTAL

ANEXO VIII

DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL

SUBDEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO

FL-1/505 - RELATÓRIO DE TRÁFEGO

EMPRESA

LINHA

VÔO

ETAPA

TIPO:

VÔO

EQUIPAMENTO

PASSAGEIRO:

PAGO

TOTAL

BAGAGEM:

EXC.

TOT.

TONELADA - km

CORREIO

CARGA

PAGA

TOTAL

UTILIZ./OFERECIDO

UP

UT

OF

ANEXO IX

DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL  
SUBDEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO

PL-1/507 - RELATÓRIO DE TRAFEGO NOS 4 ULTIMOS MESES

EMPRESA

LINHA

VÔO

ETAPA

TIPO

VÔO

OFERECIDO

A.KM

T.KM

UTILIZADO

PAGO

TOTAL

APROVEITAMENTO

PAGO

TOTAL

AHT

AOF

AER

ANEXO X

DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL  
SUBDEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO

PL-1/509 - RELATÓRIO DE AEROPORTOS

AEROPORTO

EMPRESA

N. DE POUSOS

N. DE DECOL.

PASSAGEIROS:

EMBARQUE

DESEMBARQUE

TOTAL

TRANSITO

CARGA:

EMBARQUE

DESEMBARQUE

CORREIO:

EMBARQUE

DESEMBARQUE

ANEXO XI

DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL  
SUBDEPARTAMENTO DE PLANEJAMENTO

PL-1/511 - TRÁFEGO DE ORIGEM E DESTINO

ETAPA

EMPRESA

LINHA

VÔO

N. DE LIG.

MÉDIA PAX:

PAGO

TOTAL

PASSAGEIROS:

PAGO

TOTAL

CARGA:

PAGA

TOTAL

CORREIO

TOTAIS

VÔO

LINHA

EMPRESA

ETAPA

ANEXO 12

ESTATÍSTICA DE AVIAÇÃO CIVIL

SÉRIES TEMPORAIS (1951 - 1971)

EVOLUÇÃO DO TRÁFEGO DE PASSAGEIROS  
AEROPORTOS CONTROLADOS PELO DAC

ANO	TOTAL	GALEÃO	SANTOS DUMONT	CONGONHAS	BRASILIA
1952	2 989 618	126 219	714 444	823 835	-
1953	3 998 750	116 671	925 339	990 092	-
1954	4 191 891	147 487	906 349	1 025 997	-
1955	4 205 353	242 021	841 429	990 657	-
1956	5 021 576	257 899	1 023 350	1 147 095	-
1957	5 719 302	268 161	138 679	1 241 191	-
1958	6 586 606	129 237	1 400 545	1 322 365	75 076
1959	6 797 781	193 678	1 365 833	1 589 745	172 246
1960	7 300 334	263 847	1 455 991	1 705 130	426 736
1961	6 063 682	391 599	1 274 847	1 395 013	286 051
1962	6 434 285	403 892	1 360 956	1 425 071	259 660
1963	6 029 236	513 142	1 175 397	1 304 948	272 560
1964	5 070 764	501 948	985 995	1 166 695	216 354
1965	4 700 148	484 614	937 329	1 112 616	174 417
1966	5 067 589	606 483	988 542	1 197 055	189 650
1967	5 539 891	680 083	1 103 040	1 320 641	236 692
1968	6 058 290	758 094	1 125 136	1 464 567	264 103
1969	6 108 504	828 199	1 160 061	1 392 213	218 173
1970	6 480 151	1 070 535	1 115 092	1 523 066	269 740
1971	7 660 807	1 460 620	1 036 994	1 813 837	380 441

TRÁFEGO AÉREO REGULAR - EMPRESAS BRASILEIRAS  
 REDES DOMÉSTICA E INTERNACIONAL  
 ASSENTOS QUILOMETROS

ANO	UTILIZADOS (MIL)	OFERECIDOS (MIL)	APROVEITAMENTOS
1951	1 239 705	2 066 175	60
1952	1 279 014	2 290 785	56
1953	1 482 643	2 702 575	55
1954	1 595 518	2 947 721	54
1955	1 684 387	3 062 520	55
1956	1 882 024	3 633 210	52
1957	2 289 496	4 546 006	50
1958	2 438 162	5 133 630	47
1959	2 599 123	5 414 840	48
1960	2 679 044	4 786 521	56
1961	2 663 386	5 156 426	52
1962	2 763 660	4 707 011	59
1963	2 868 165	4 995 845	57
1964	2 593 477	4 851 530	53
1965	2 591 597	4 466 224	57
1966	3 048 017	4 931 652	62
1967	3 210 027	5 339 363	60
1968	3 692 733	6 282 243	59
1969	3 932 728	6 897 119	57
1970	4 384 771	7 500 964	58
1971	4 983 770	8 928 327	56

TRÁFEGO AÉREO REGULAR - EMPRESAS BRASILEIRAS

REDES DOMÉSTICA E INTERNACIONAL

TONELADA QUILOMETRO

ANO	UTILIZADA (MIL)	OFERECIDA (MIL)	APROVEITAMENTO
1951	153 783	233 413	66
1952	153 449	289 626	53
1953	179 038	314 706	57
1954	194 818	324 695	60
1955	199 842	356 860	56
1956	228 288	380 480	60
1957	272 906	454 843	60
1958	291 374	520 310	56
1959	311 796	588 295	53
1960	307 742	500 841	61
1961	301 871	537 563	56
1962	307 776	524 499	59
1963	302 624	527 896	57
1964	289 143	508 667	57
1965	278 644	450 007	61
1966	327 281	512 393	64
1967	354 967	598 940	59
1968	410 437	710 827	58
1969	471 637	829 246	57
1970	537 509	931 917	58
1971	607 710	1 161 728	52

## TRÁFEGO AÉREO REGULAR - EMPRESAS BRASILEIRAS

## REDE INTERNACIONAL

## ASSENTOS QUILOMETROS

ANO	UTILIZADOS	OFERECIDOS	APROVEITAMENTO
1951	176 844	294 740	60
1952	194 015	318 060	61
1953	203 709	377 240	54
1954	238 767	434 122	55
1955	272 708	514 540	53
1956	338 000	545 160	62
1957	366 049	699 111	52
1958	406 308	900 600	45
1959	438 710	865 937	51
1960	536 972	1 040 325	52
1961	657 289	1 293 124	51
1962	800 282	1 396 443	57
1963	789 598	1 481 297	53
1964	932 248	1 781 994	52
1965	990 954	1 703 387	58
1966	1 356 953	2 166 283	63
1967	1 384 669	2 220 770	62
1968	1 622 387	2 690 598	60
1969	1 919 609	3 328 492	58
1970	2 278 415	3 806 840	60
1971	2 356 477	4 068 818	58

TRÁFEGO AÉREO REGULAR - EMPRESAS BRASILEIRAS  
 REDE INTERNACIONAL  
 TONELADA QUILOMETRO

ANO	UTILIZADA (MIL)	OFERECIDA (MIL)	APROVEITAMENTO %
1951	20 746	31 433	66
1952	21 895	41 311	53
1953	23 490	51 061	46
1954	28 273	56 525	50
1955	30 322	63 170	48
1956	37 920	72 920	52
1957	40 438	88 344	46
1958	45 165	106 599	42
1959	50 073	110 258	45
1960	65 567	122 555	54
1961	74 569	159 378	47
1962	73 902	144 908	51
1963	93 518	195 128	48
1964	112 796	221 574	51
1965	119 481	200 705	60
1966	163 110	260 838	63
1967	175 962	312 386	56
1968	216 065	376 789	57
1969	286 707	495 591	58
1970	339 835	564 509	60
1971	352 081	615 322	57

TRÁFEGO AÉREO REGULAR - EMPRESAS BRASILEIRAS

REDE DOMÉSTICA

ASSENTOS QUILOMETROS

ANO	UTILIZADOS (MIL)	OFERECIDOS (MIL)	APROVEITAMENTO %
1951	1 062 861	1 771 435	60
1952	1 084 999	1 972 725	55
1953	1 278 934	2 325 335	55
1954	1 356 751	2 513 599	54
1955	1 411 679	2 547 980	55
1956	1 544 024	3 088 050	50
1957	1 923 447	3 846 895	50
1958	2 031 854	4 233 030	48
1959	2 160 413	4 548 903	47
1960	2 142 072	3 746 196	57
1961	2 006 097	3 863 302	52
1962	1 963 378	3 310 568	59
1963	2 078 567	3 514 548	59
1964	1 661 229	3 069 536	54
1965	1 600 643	2 762 837	58
1966	1 691 064	2 765 369	61
1967	1 825 358	3 118 593	59
1968	2 070 346	3 591 645	58
1969	2 013 119	3 568 627	56
1970	2 106 356	3 694 124	57
1971	2 627 293	4 859 509	54

TRÁFEGO AÉREO REGULAR - EMPRESAS BRASILEIRAS

REDE DOMÉSTICA

TONELADA QUILOMETRO

ANO	UTILIZADA	OFERECIDA	APROVEITAMENTO
1951	133 037	201 980	66
1952	131 554	248 315	53
1953	155 548	263 641	59
1954	166 545	268 170	62
1955	169 520	293 690	58
1956	190 368	307 560	62
1957	232 468	366 499	63
1958	246 209	413 711	60
1959	261 723	478 037	55
1960	242 175	378 286	64
1961	227 302	378 185	60
1962	220 204	351 954	63
1963	209 106	332 768	63
1964	176 347	287 093	61
1965	159 163	249 302	64
1966	164 171	251 555	65
1967	179 005	286 554	62
1968	194 372	334 038	58
1969	184 930	333 655	55
1970	197 674	367 408	54
1971	255 629	546 406	47

M I N I P L A N

FIBGE / IBE

CENTRO BRASILEIRO DE ESTATÍSTICAS AGROPECUÁRIAS

II CONFERÊNCIA NACIONAL DE ESTATÍSTICA, GEOGRAFIA E CARTOGRAFIA

INFORMAÇÃO SOBRE OS INQUERITOS DE

LEVANTAMENTO DE ARMAZENAGEM E ESTOCAGEM A SECO E A FRIO

DOCUMENTO DE INFORMAÇÃO

APRESENTADO À 2a. C O N F E S T

Novembro de 1972

INFORMAÇÃO SOBRE OS INQUERITOS DE  
LEVANTAMENTO DE ARMAZENAGEM E ESTOCAGEM A SECO E A FRIO

## LEVANTAMENTO DE ARMAZENAGEM E ESTOCAGEM A SECO E A FRIO

### I - RESUMO HISTÓRICO

- O inquérito sobre armazenagem teve seu início no ano de 1958, quando foi lançado um questionário com periodicidade bienal - Q-0.40.2 - Depósitos de Gêneros Alimentícios e Forragens, com apuração de responsabilidade do Serviço de Estatística Para Fins Militares (SEFM), do IBE. Pela Resolução 818, de 21 de junho de 1963, o inquérito passou para a responsabilidade do Serviço de Estatística da Produção (SEP), do Ministério da Agricultura, que através do questionário - Q-1.01, prosseguiu a sua apuração, já agora, com levantamento e apuração de periodicidade anual. Em 1966, por sugestão da CIBRAZEM, o questionário - Q-1.01 foi desdobrado em: Q.1.01/1 - Armazenagem e Estocagem a Seco e Q.1.01/2 - Armazenagem e Estocagem a Frio. Embora, a partir daí e até o ano próximo passado tenha o Instituto Brasileiro de Estatística da FIBGE, por sua Rede de Coleta executado os trabalhos atinentes à coleta de dados destes inquéritos, os mesmos não foram mais apurados pelo Serviço de Estatística da Produção do M.A. Os últimos dados apurados dizem respeito ao ano de 1965 e que foram publicados no Anuário Estatístico do Brasil - 1966. Em decorrência de expediente do SEP do MA dirigido ao Sr. Diretor Superintendente do IBE, comunicando da impossibilidade daquele órgão central federal de estatística, de dar continuidade à apuração destes inquéritos, foram os mesmos atribuídos ao Centro Brasileiro de Estatísticas Agropecuárias do IBE, por determinação da Superintendência desse Instituto e aprovada pela Comissão Nacional de Planejamento e Normas Estatísticas (CONPLANE). O CBEA assumiu a responsabilidade desses inquéritos a partir de março de 1971 e, desde essa data vem executando as atividades concernentes ao controle e apuração dos mesmos.

## II - OBJETIVOS PRINCIPAIS

As informações levantadas pelos inquéritos sobre armazenagem e estocagem a seco e a frio, têm por objetivo a produção de dados que permitam conhecer a situação atual e o desenvolvimento do sistema de armazenagem e estocagem do País.

Além de dados quantitativos relativos às capacidades estática e dinâmica de armazenagem, pretendem, estes inquéritos acompanhar os melhoramentos tecnológicos introduzidos na estrutura de movimentação e estocagem de diferentes produtos armazenados.

III - ÂMBITO DE INVESTIGAÇÃO

Os inquéritos de Armazenagem e Estocagem a Seco e a Frio são de âmbito nacional, por unidades da federação e a nível de estabelecimento ou unidade de armazenagem.

#### IV - PROFUNDIDADE DE INVESTIGAÇÃO

Os inquéritos incluem os seguintes itens:

a) Armazenagem e Estocagem a Seco:

- 1 - Caracterização da empresa - denominação, localização, propriedade.
- 2 - Caracterização do estabelecimento - denominação, localização, situação, propriedade dos depósitos, utilização, finalidade e tipo de operação.
- 3 - Quantidade e capacidade útil dos armazens e silos do estabelecimento.
- 4 - Quantidade e capacidade das câmaras de ex-purgo dos armazens e silos.
- 5 - Existência de patios de carga e descarga dos produtos.
- 6 - Metodo e equipamento utilizado para a movimentação dos produtos.
- 7 - Meios de transporte utilizado para a entrada e saída dos produtos armazenados.
- 8 - Média mensal de utilização da capacidade útil de armazenagem.
- 9 - Movimentação dos estoques, mês a mês, dos principais produtos armazenados.

b) Armazenagem e Estocagem a Frio

- 1 - Caracterização da empresa - denominação, localização, propriedade.
- 2 - Caracterização do estabelecimento - denominação, localização, situação, propriedade das instalações, utilização e finalidade.
- 3 - Quantidade e capacidade útil das câmaras de resfriamento.
- 4 - Quantidade e capacidade útil das câmaras de congelamento.
- 5 - Quantidade e capacidade útil dos túneis de resfriamento e congelamento.
- 6 - Comprimento do tendal de movimentação de carnes.
- 7 - Quantidade e potência das unidades frigoríficas.
- 8 - Quantidade e tipo das fábricas de gelo.
- 9 - Processo de fabricação, capacidade máxima de produção diária e produção anual de gelo.
- 10 - Existências de pátios de carga e descarga dos produtos.
- 11 - Método e equipamento utilizado para a movimentação dos produtos.
- 12 - Meios de transporte utilizados para a entrada e saída dos produtos armazenados.
- 13 - Média mensal de utilização da capacidade útil de armazenagem.
- 14 - Movimentação dos estoques, mês a mês, dos principais produtos armazenados.

V - METODOLOGIA

O levantamento é executado a nível de estabelecimento de armazenagem cadastrado até o momento pelas Delegacias de Estatística da Fundação IBGE, em cada unidade da federação.

A investigação é de caráter exaustivo, abrangendo os estabelecimentos de armazenagem, existentes no município que:

a) Tenham sido utilizados todo o ano ou parte dele para a armazenagem e/ou estocagem a seco e a frio, de sementes, forragens, produtos agrícolas e produtos animais. Incluem-se, também os seus derivados que tenham finalidade alimentícia.

b) Até 1970 eram incluídos os armazéns ou silos ou outra unidade, desde que tivessem áreas iguais ou superiores a 50 m<sup>2</sup> e admitissem estocagem igual ou superior a 120 toneladas, e 30 m<sup>3</sup> ou 15 toneladas para as câmaras de resfriamento, congelamento, tuneis para estocagem a frio. Estas dimensões foram consideradas sem expressão para o fim a que se destinam, razão pela qual seus limites mínimos foram alterados a partir do levantamento de 1971 que passou a incluir capacidade total, igual ou superior a 300 m<sup>3</sup> ou 240 toneladas para a estocagem a seco e 45 m<sup>3</sup> ou 20 toneladas para estocagem a frio.

Os questionários são fornecidos diretamente aos estabelecimentos pelo Agente de Coleta responsável, que também providencia no seu recolhimento dentro dos prazos prefixados. Cabe ao Agente de Coleta prestar toda a orientação e assistência para o correto preenchimento do instrumento de coleta de acordo com as instruções.

VI - PERIODICIDADE

A periodicidade da investigação é anual.

VII - DIVULGAÇÃO DOS RESULTADOS

Os resultados são publicados anualmente no ANUÁRIO  
ESTATÍSTICO DA FUNDAÇÃO IECE.