REPÚBLICA PORTUGUESA

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER N.º 148

Senhores Deputados.—A vossa comissão de comércio vem apresentar-vos o seu parecer sôbre a proposta de lei n.º . Tem esta proposta por objecto estabelecer uma carreira de navegação portuguesa para o Brasil, barateando os fretes dos produtos portugueses exportados para aquela República irmã e dando aos nossos concidadãos, que procurem trabalho naquele hospitaleiro país, comodidades de transporte que não encontram fácilmente em navios estrangeiros.

A falta de navegação nacional para o Brasil tem permitido o conluio das companhias estrangeiras para o encarecimento dos fretes, de modo que os nossos produtos agrícolas e industriais entram no Brasil onerados com encargos exagerados que lhes não permitem entrar, com vantagem, em livre concorrência com os similares estrangeiros.

Êste conluio das companhias estrangeiras de navegação vai expulsando, pouco a pouco, a produção nacional dos mercados brasileiros que, ainda há poucos anos, constituíam a base da nossa exportação. Se não fôra o acrisolado patriotismo da nossa colónia, que prefere consumir produtos nacionais, embora lhe custem mais caros, já o nosso comércio de exportação para o Brasil tinha chegado a proporções irrisórias.

Por outro lado, o nosso emigrante, que em longes terras vai trabalhar, precisa sentir o carinho da pátria no navio que o transporta; ouvir falar a sua língua, em vez de idiomas que não compreende; ter um médico português que o trate com o desvelo tam nacional, se por acaso adoecer; sentir, emfim, que, mesmo sôbre o mar, está envolvido pelo ambiente pátrio que lhe fará esquecer as tristezas da viagem.

A carreira de navegação portuguesa para o Brasil vem realizar uma aspiração de todos os bons patriotas, uma necessidade da economia nacional e os desejos de toda a nossa colónia naquela florescente República, e por isso a vossa comissão de comércio é de parecer que aproveis a proposta de lei n.º

Sala das sessões da comissão, em 17 de Abril de 1914.

António Aresta Branco.
Ernesto Carneiro Franco.
João Luís Ricardo.
Alexandre Augusto de Barros, com observações.
Adriano Gomes Pimenta, relator.

Senhores Deputados.—O projecto de lei n.º 67-A, apresentado ao Parlamento pelo ilustre Ministro das Finanças, merece, no seu conjunto, o mais decidido aplauso da comissão de finanças, pois que, sem cercear as receitas do Tesouro, se vai subsidiar uma emprêsa que trará à República largos benefícios morais e materiais.

Não indica o projecto de lei, nem as bases para concurso a êle anexas o prevêem, o facto que pode dar-se, da emprêsa adjudicatária não cumprir em qualquer época o seu contrato; e por isso a vossa comissão de finanças se permite lembrar a conveniência de estipular, desde já, que, quando se der tal facto, todo o material e valores da emprêsa ficarão pertencendo ao Estado, salvaguardando se assim os legítimos interêsses da nação.

Tampouco se indica desde quando e por que forma o Estado pagará o subsídio anual de 500.000$.

A vossa comissão de finanças julga conveniente que desde já se fixe que o pagamento do subsídio será feito por duodécimos, a começar no dia 1 de Julho do ano seguinte àquele em que a emprêsa tenha estabelecidas todas as carreiras do contrato para o centro do Brasil e que os respectivos escritórios de colocação para emigrantes estejam funcionando.

Também lhe parece que, na constituição da administração e conselho fiscal de que trata a base 6.ª do concurso, se deve dar representação directa ao Estado e isto além do comissário especial, por parte do Govêrno junto dessa emprêsa.

Esta intervenção excepcional do Estado justifica-se pelo avultado subsídio concedido, pois que ao cabo de 10 anos a emprêsa terá o seu capital aumentado com 5:000.000$, o que representa 50 por cento do capital máximo com que os accionistas tenham contribuído.

Assim não deve parecer estranho que, além do comissário do Govêrno, por êste sejam nomeados os presidentes do conselho de administração e fiscal.

O subsídio a conceder é, conforme o indica o projecto de lei, saído do fundo da marinha mercante, fundo constituído por novas receitas, as quais o contribuinte pagará de boa vontade, convencido da utilidade da sua aplicação.

Mas, como ao cabo dos 10 anos de subsídio, dificilmente se extinguirão os impostos criados, bom é prover desde já de forma a indicar a sua futura aplicação.

Eis por que a vossa comissão de finanças é de parecer que no projecto de lei se consigne desde já que, quando não haja subsídio a pagar, o fundo da marinha mercante seja exclusivamente destinado para melhorar a farolagem, barras e portos do continente e ilhas adjacentes.

Assim se assegurará uma proveitosa continuação na aplicação dos novos impostos que o ilustre Ministro das Finanças propõe e que a Associação Comercial de Lisboa preconizou.

Não falam as bases do concurso na possibilidade e conveniência de viagens para o sul do Brasil, onde temos uma colónia portuguesa importante, cujo mercado convêm reconquistar pela navegação nacional.

Nestas circunstâncias, entende a vossa comissão de finanças que convirá consignar que a emprêsa que se organizar, de acôrdo com o Govêrno poderá estabelecer carreiras entre Portugal e o sul do Brasil.

Sala das Sessões, em 6 de Maio de 1914.

João Pessanha.
António Aresta Branco, vencido.
Tomé de Barros Queiroz, vencido.
Vitorino Guimarães.
Joaquim José de Oliveira.
Eduardo de Almeida.
Francisco de Sales Ramos da Costa.
Luís Filipe da Mata, relator.

Proposta de lei n.º 67-A

Senhores Deputados: — Acima de todos os laços que mais profundamente podem estreitar as relações entre Portugal e o Brasil, figura, certamente, a navegação directa e freqùente entre os dois países.

Pátrias irmãs, apesar da separação social, operada pela fatalidade das leis históricas, e da distância, só vencida em muitos dias de viagem, ambas ganham com essa forma de aproximação, porque vai fincar interêsses, naturalmente solidários, que a bem conhecida ganância estrangeira tem estado a ferir, contando apenas com a incompreensão dos problemas nacionais ou, antes talvez, com a inércia que domina a nossa população, cujo ideal providencialista a tem feito, quási sempre, abdicar do esfôrço próprio.

A permuta literária, a comunhão de princípios políticos e as afinidades étnicas são laços que prendem no campo das especulações filosóficas e que seriam bastantes no tempo em que as sociedades viviam na fase contemplativa.

Mas hoje, que todas as manifestações de energia social se reduzem a valores; hoje, que a industrialização de todas as actividades foi imposta pelas necessidades da vida internacional e como condição do progresso económico de cada povo, a colocação dos produtos comerciais adquiriu soberana importância, porque sem ela, não há indústria estável nem estímulo para o trabalho; porque, sem ela, paralisam todas as fôrças criadoras e as nações caducam e abismam-se na ruína e na morte.

E, todavia, esssa colocação tem sido dificultada a Portugal pelas companhias que, sob a forma dum verdadeiro monopólio, exploram a navegação para o Brasil, mercê de terem atraído a si todos os carregadores; de onde resultam, além de incalculáveis prejuízos para a nossa economia, absurdos monstruosos, tal é, por exemplo, o de Lisboa, apesar de ficar mais perto dos portos brasileiros do que o Havre, Liverpool e Antuérpia, pagar fretes muito mais caros do que os estabelecidos nestas cidades, havendo mercadorias, em que êsses fretes chegam a atingir o dôbro do valor dos outros.

Mas há mais: As referidas companhias exercem sôbre o nosso comércio exportador a mais descaroável das opressões, pois, além de lhe aplicar o violento *rebate de system*, ainda os seus vapores não tocam em Lisboa o tempo necessário para receber a remessa dos nossos produtos.

É deveras significativo o documento que segue, e cuja assinatura as campanhias transatlânticas impõem ao exportador português:

«Declaramos que nem durante o período de tempo acima referido, nem depois, temos sido interessados, directa ou indirectamenta, nem como carregadores nem como agentes, em qualquer carregamento de Portugal para Pernambuco, Baía, Rio de Janeiro ou Santos, por qualquer navio de vela (excepto os portugueses) ou qualquer vapor, a não ser pelas linhas adiante mencionadas: The Royal Mail Steam Packet Cº, Compagnie des Messageries Maritimes, The Pacific Steam Navigation Cº, Norddeutscher Lloyd, Hamburger-Amerika Linie, Hamburg Sudamerikanische Dampfschiffharts Geselleschaft, Chargeurs Réunis, Lamport & Holt, Thos & Harrisson e Koninklijke Hollandsche Lloyd».

Para que se compreenda, perfeitamente, a extensão do gravame que pesa sôbre o nosso comércio, convêm reproduzir algumas tabelas dos fretes estabelecidos em Lisboa ou em Leixões, em comparação com os pagos nalguns portos do norte da Europa pelas mercadorias enviadas ao mesmo destino: — o Brasil [1].

Vejamos a primeira a considerar:

---

[1] *Associação Comercial de Lisboa, Relatório da Direcção...*, Tomo I, Lisboa 1913.

Fretes para o Rio de Janeiro e Santos

Mercadorias	Unidades	Lisboa e Leixões — Categorias dos vapores		Havre	Percentagens a mais para os portos portugueses [1]	
		1.ª categoria	2.ª categoria		1.ª categoria	2.ª categoria
Azeite	M. c.	12,60	11,50	9,75	29,2	17,9
Azulejos	T.	12,10	11,00	7,50	61,4	46,7
Bacalhau	M. c.	11,00	10,50	9,75	12,8	7,7
Cal	T.	17,50	15,50	9,75	79,5	60
Louça	M. c.	10,50	9,90	7,50	40	32
Móveis	»	14,30	13,20	9,75	46,7	35,4
Medicamentos	»	14,30	13,20	12,00	19,2	10,0
Peixe em barris	»	12,10	11,00	9.75	24,1	12,8
Porcelana	»	13,80	12,70	9,75	41,5	30,3
Sardinha em latas	»	12,10	11,00	9,75	24,1	12,8
Máquinas	»	14,30	13,20	11,00	30,0	20,0
Vinho	»	9,535	8,80	11,00	–	–
Roupa branca	»	14,30	13,20	12,00	19,2	10,0
Mercadorias não especificadas	»	14,30	13,20	12,00	19,2	10,0

[1] As percentagens são calculadas tomando o frete no Havre como capital e a diferença entre os fretes portugueses e êle como juro, excepto para o vinho, cuja percentagem se não calculou por ser menor o frete nos portos portugueses.

Como esclarecimento é mester acentuar que os vapores da segunda categoria constituem um número muito reduzido, dando-se ainda a circunstância de chegarem a Portugal sempre com a carga completa. Pôsto isto, não há a considerar, na realidade, senão a diferença entre o frete mais elevado, recebido no nosso país, e o cobrado pelas mesmas mercadorias nos outros referidos portos europeus. E, sendo assim, além da enorme quantia que o comércio português paga de fretes às companhias estrangeiras[1], aparece ainda a elevação de tarifas a dificultar a colocação dos produtos nacionais, o que impossibilita a sua concorrência com os provenientes doutras nações.

A análise da tabela acima transcrita mostra também que as nossas indústrias de cal e de azulejos estão absolutamente inibidas de penetrarem nos mercados brasileiros, embora a colónia portuguesa seja a mais numerosa no Rio de Janeiro e Santos.

Na escala proibitiva seguem-se os móveis e a louça, sendo também profundamente prejudicada a indústria do peixe em barris ou em latas, apesar da sua abundância nas costas de Portugal.

Se, como único benefício, se nota uma diferença favorável para os vinhos expedidos de Lisboa ou Leixões, deve-se observar que o nosso comércio não chega a utilizá lo, porque são poucos os vinhos exportados do norte.

Examinemos outra tabela, também de resultados muito apreciáveis, porque trata dos fretes para o Pará e Manaus, que, noutros tempos, foram excelente mercado para os nossos produtos, mercado que se pode considerar hoje perdido pela crueza dos números que seguem:

[1] O Sr. Anselmo de Andrade computou essa quantia em 9 milhões esterlinos.

Mercadorias por metro cúbico	Fretes para Pará			Fretes para Manaus		
	Lisboa ou Leixões	Liverpool, Hamburgo, Antuérpia ou Havre	Percentagens contra os portos portugueses	Lisboa ou Leixões	Liverpool, Hamburgo, Antuérpia ou Havre	Percentagens contra os portos portugueses
Águas minerais	12,00	10,00	20	15,00	11,25	33.3
Cabos de linho	15,00	12,50	20	19,00	15,00	26,7
Cabos de cairo	11,00	10,00	10	13,50	11,21	20,4
Coque	17,50	12,50	40	18,50	15.00	43,4
Cebolas	14,50	12,50	16	18,00	15,00	20
Cevadinha	12,00	10,00	40	17,00	17,50	–
Cofres	16,50	15,00	10	21,00	17,50	20
Fogões e ferragens	16,50	12,50	32	21,00	15,00	40
Sal	6,00	5,00	20	9,00	6,175	45,7
Telha e tejolo	10,50	8,00	31,25	13,50	9,50	42,1
Rôlha	15,00	10,00	50	18,50	12,50	48
Móveis	15,00	12,50	20	18,50	15,00	23,4
Sabão	15,00	6,875	118	18,50	8,125	121,54
Conservas	–	–	–	18,50	17,50	5,7
Vinhos finos, conhaques e licores	–	–	–	19,00	17,50	8,6

Com efeito, ressalta logo à primeira vista as nossas saboarias ficarem fora de combate comercial naqueles portos, e a produção da cortiça sofrer uma concorrência iníqua, pois a verdade é que dos portos beneficiados vem buscar a Portugal a matéria prima para o fabrico das rôlhas, sendo também injustificável que o próprio coque, material que é preferível levar em lastro, pague 40 por cento mais, saindo de Lisboa ou Leixões, do que se fôr embarcado em Liverpool, Antuérpia, Hamburgo ou Havre.

Depois, o absurdo da tabela vai até ao ponto de facilitar a exportação de conservas alimentícias na Alemanha e na Inglaterra, onde é grande o *deficit* de substâncias alimentícias e de vinhos, nesse país e na Bélgica, que não produzem tal artigo.

Finalmente, êste quadro completa-se com a seguinte tabela relativa ao pôrto de Santos:

Mercadorias	Unidades	Leixões e Lisboa — Categorias		Barcelona	Percentagens a mais em Lisboa e Leixões segundo as categorias	
		1.ª	2.ª		1.ª	2.ª
Vinho em barris	P. P.	7,150	6,60	5,50	23	16,7
Vinho em caixas	m. cúb.	9,80	9,10	6,94	29,2	23,7
Cebolas	m. cúb.	9,375	8,125	5,08	84,5	59,9
Alhos	m. cúb.	10,00	9,00	5,08	97,9	77,2
Batatas	m. cúb.	7.50	7,20	6,94	8	3,7
Conservas	m. cúb.	12,10	11,60	6,94	74,3	67,2
Azeite	m. cúb.	12,60	11.50	6,94	81,6	65,7
Amêndoas	m. cúb.	13.80	12,70	6,94	98,8	83,0
Tecidos	m. cúb.	14,30	13,20	6,94	106	90,2

O significado positivo dos factos descritos é que se impõe à necessidade absoluta e urgente de estabelecer uma carreira portuguesa para o Brasil, como meio único de salvar duma ruína certa a nossa indústria e o nosso comércio, servindo, ao mesmo

tempo, para reduzir sensivelmente a drenagem do ouro, que ainda mais depaupera o tam já debilitado organismo nacional.

Vejamos as condições em que convirá estabelecer essa carreira.

Em primeiro lugar, deve ser adjudicada a uma emprêsa particular, fiscalizada pelo Govêrno, por intermédio dum seu delegado.

Em segundo lugar, como é mister avançar com segurança, a carreira tem de destinar-se ao transporte de carga e emigrantes portugueses. O emigrante encontrará nos navios nacionais, se êles forem especialmente preparados para êsse fim, comodidades e confôrto, que os navios estrangeiros, tendo várias classes de passageiros, lhes não podem dispensar. Obrigando-se a emprêsa a estabelecer um escritório de colocações nas suas agências, e sendo o preço das passagens igual ao dos vapores estrangeiros, a emigração portuguesa há-de preferir a navegação nacional, dando-lhe, portanto, uma vida próspera e segura.

Por tal motivo, não tem esta navegação muito a temer da luta que o *ring* possa estabelecer sôbre os fretes, porque, em comércio, só se luta quando há a certeza de vencer, e aqui a luta teria resultados duvidosos. Mas há que contar ainda com o patriotismo da colónia portuguesa no Brasil, que é a nossa principal consumidora nesse país, e que, com certeza, exigirá aos exportadores de Lisboa e Pôrto que enviem as mercadorias pela marinha nacional. Será fácil de conseguir êste resultado, se fôr enviada uma missão comercial ao Brasil na ocasião do congresso das Câmaras de Comércio portuguesas nessa florescente República irmã.

Para a carga e transporte de emigrantes, bastam vapores de 6:000 toneladas que façam três viagens mensais para os portos centrais do Brasil, e mais tarde, quando a carreira estiver estabelecida, outras três viagens para o norte daquele país. As três viagens mensais garantem ao exportador português o poder libertar-se da estreita gargalheira com que o *ring* o estrangula actualmente.

Para garantir a vida à carreira de navegação para o Brasil, permitir o frete barato para a exportação portuguesa e oferecer maior comodidade ao emigrante, o Govêrno subsidiará a emprêsa com 500.000$ anuais, durante dez anos. Tal subsídio, nesse período, dá à navegação para o Brasil garantias para lutar vitoriosamente com o *ring* das companhias estrangeiras.

Êste subsídio sairá dum *Fundo de Marinha Mercante*, gerido por um conselho superior, ao qual são especialmente consignadas as seguintes receitas:

1.º Um aumento de 1$ para as taxas exigidas pela lei de 16 de Setembro de 1890, aos passageiros embarcados em 2.ª e 3.ª classes, quando maiores de 14 anos do sexo masculino, e de 3$ para os passageiros de 1.ª classe ou de 2.ª e 3.ª, quando mulheres ou menores de 14 anos;

2.º Um imposto de $25 por tonelada sôbre todas as mercadorias exportadas, com excepção de:

a) Sal comum, cujo imposto será de $05;

b) Minério a granel e pedra, cujo imposto será de $10;

3.º Um imposto de $12(5) por tonelada de mercadorias importadas de países não europeus, com excepção das colónias portuguesas;

4.º Um adicional de 25 por cento sôbre o actual imposto de carga;

5.º Um imposto de farolagem de 2 milavos por tonelada de arqueação dos navios que entrarem nos portos do continente e ilhas adjacentes.

A todos estes impostos se aplica o princípio da lei de 21 de Maio de 1896, que reduz estas receitas a 50 por cento quando os navios forem portugueses.

É fácil calcular as receitas, fornecidas ao «Fundo da marinha mercante», por estes diversos impostos:

1.º Passageiros embarcados em 1912:

Indivíduos do sexo masculino, maiores de 14 anos	51:519
Mulheres	18:727
Menores de 14 anos	18:674
Receita:	
51:519 × 1$	51.519$00
18:727 × 3$	56.181$00
18:674 × 3$	56.022$00
Soma	163.722$00

2.º As mercadorias exportadas em 1912 foram:

Sal comum	41:804	toneladas
Minerais a granel e pedra	425:497	»
Outras mercadorias	747:820	»

Receita:

41:804 × $05	2.090$20
425:497 × $10	42.549$70
757:820 × $25	186.955$00
Soma	231.594$90

3.º As mercadorias importadas de países não europeus nem de colónias portuguesas foram, em 1911, 77:210 toneladas, cuja receita seria:

77:210 × $125..... 9.651$25

4.º O imposto de carga rendeu, em 1912, 487:215$739, cuja receita seria:

487:215$739 × 0,25 ..... 121.803$93

5.º Entraram, em 1912, nos portos do continente e ilhas adjacentes:

Longo curso e grande cabotagem ...	21.746:299	toneladas
Pequena cabotagem.	1.450:538	»

A pequena cabotagem representa a proporção dos navios portugueses; logo a receita correspondente ao n.º 5.º seria:

21.746:299 × $002.....	43.492$59
1.450:538 × $001.....	1.450$53
Soma	44.943$12

A receita total obtida por estes diversos impostos será, portanto, de:

1.º	163 722$00
2.º	231.594$95
3.º	9.651$25
4.º	121.803$93
5.º	44.943$12
Total	571.715$25

Todos estes impostos incidem sôbre o movimento de mercadorias e passageiros, que tem aumentado desde 1912, acrescendo ainda que as receitas das bôlsas de comércio e exportação, quando o Parlamento aprovar o respectivo projecto de lei, são também consignadas ao «Fundo da marinha mercante».

Podemos, portanto, contar que o subsídio de 500.000$ terá compensação na receita pública, sobrando ainda uma verba apreciável que permitirá garantir um pequeno empréstimo feito pela Caixa Geral de Depósitos e destinado a completar a farolagem do continente e ilhas adjacentes e a prover de sereias os nossos faróis para que a costa de Portugal deixe de ser a *costa muda* em dias de nevoeiro intenso.

Em virtude dos fundamentos expostos, tenho a honra de submeter à vossa esclarecida apreciação a seguinte

PROPOSTA DE LEI

Artigo 1.º É o Govêrno autorizado a adjudicar a uma emprêsa portuguesa, já constituída ou que venha a constituir-se, o estabelecimento duma carreira de navegação para o Brasil, segundo as bases adiante indicadas.

§ 1.º O concurso para a adjudicação será aberto pelo prazo de noventa dias, a contar da data da publicação do anúncio no *Diário do Govêrno*, e, para poder concorrer a êle, deverão as emprêsas concorrentes depositar préviamente 100.000$ na Caixa Geral de Depósitos, em dinheiro ou em títulos da dívida pública portuguesa, pela sua cotação no mercado, e que ficarão à ordem do Govêrno.

§ 2.º Findo o concurso, todas as emprêsas concorrentes poderão retirar o seu depósito, com excepção da emprêsa adjudicatária, que só poderá levantar metade do depósito três meses depois de começar as suas viagens, e o resto seis meses depois.

§ 3.º A emprêsa adjudicatária perderá o direito ao depósito se, passados trinta meses depois da assinatura do contrato, não tiver iniciado as suas viagens.

Art. 2.º A base do concurso é a partilha de lucros líquidos que a emprêsa dá ao Estado, depois de tirar 7 por cento para os accionistas, sendo o mínimo aceite 50 por cento do excedente indicado.

Art. 3.º O Govêrno concede à emprêsa adjudicatária:

1.º Um subsídio anual de 500.000$, durante dez anos, tirado do fundo da marinha mercante, que constitui receita ordinária da emprêsa para a determinação dos seus lucros;

2.º Isenção de contribuição industrial, durante os primeiros cinco anos da exploração;

3.º Isenção dos impostos devidos pela sua constituição.

Art. 4.º É criado um «Fundo de Marinha Mercante», constituído pelos rendimentos que lhe são consignados e destinado a subsidiar a carreira de navegação para o Brasil e outras carreiras, que convenha auxiliar, e a estabelecer o serviço completo de farolagem do continente e ilhas adjacentes.

Art. 5.º São receitas do «Fundo da Marinha Mercante»:

1.º Um aumento de 1$ para as taxas exigidas pela lei de 16 de Setembro de 1890 dos passageiros embarcados em 3.ª e 2.ª classes, quando varões, e de 3$ para mulheres ou menores de catorze anos.

2.º Um aumento de 3$ sôbre as taxas dos passageiros embarcados em 1.ª classe, continuando em vigor as excepções consignadas na referida lei.

3.º Um imposto, criado pela presente lei, de $25 por tonelada sôbre todas as mercadorias exportadas, com excepção de:

a) Sal comum, cujo imposto será de $05;

b) Minerais a granel e pedra, cujo imposto será de $10.

4.º Um imposto, criado por esta lei, de $12(5) por tonelada de mercadorias importadas dos países não europeus, com excepção das colónias portuguesas.

5.º Um adicional de 25 por cento sôbre o actual imposto de carga.

6.º Um imposto de farolagem, criado pela presente lei, de $00(2) por tonelada de arqueação dos navios que entrarem nos portos do continente e ilhas adjacentes.

7.º As receitas líquidas das Bôlsas de Comércio e Exportação, quando fôr aprovado, pelo Parlamento, o seu estabelecimento.

§ 1.º Sôbre os impostos indicados nos n.os 1.º a 5.º é aplicável a doutrina do artigo 1.º da lei de 21 de Maio de 1896, que prescreve uma redução de 50 por cento para a marinha nacional.

§ 2.º Fica revogada a doutrina da base 2.ª do artigo 2.º do decreto de 16 de Setembro de 1890, que fixa o máximo do imposto em 5$.

§ 3.º Continuam mantidas as isenções estabelecidas nos n.os 1.º e 8.º do artigo 4.º da lei de 16 de Setembro de 1890.

Art. 6.º O fundo indicado no artigo 4.º é gerido por um Conselho Superior de Marinha Mercante, com sede em Lisboa, e que trata do desenvolvimento e progresso da navegação nacional.

Art. 7.º Êste Conselho é presidido pelo Ministro da Marinha e terá como vogais: o chefe do Departamento Marítimo do Centro, o director geral das Alfândegas, o director da Sanidade Marítima, 1 delegado da Liga dos Oficiais da Marinha Mercante, 1 representante dos armadores portugueses, 1 do comércio, 1 da indústria e outro da agricultura, nomeados pelas direcções das respectivas associações de classe de Lisboa, e outros tantos representantes das associações do Pôrto.

§ único. Os membros do referido Conselho exercem as suas funções gratuitamente.

Art. 8.º Quando se derem circunstâncias, independentes da acção da emprêsa adjudicatária, que possam suspender a carreira de navegação para o Brasil, o Govêrno, ouvido o Conselho Superior da Marinha Mercante, apresentará ao Parlamento as medidas que julgar convenientes para a continuação da carreira de navegação portuguesa para o Brasil.

Art. 9.º O Govêrno fará os necessários regulamentos para a execução da presente lei.

Art. 10.º Fica revogada a legislação em contrário.

Bases para o concurso

1.ª

O capital da emprêsa será de 10:000.000$ emitidos em séries de 2:000.000$, segundo as necessidades da mesma emprêsa.

2.ª

A emprêsa é obrigada a fazer o mínimo de três viagens mensais para o centro do Brasil e, no fim de três anos, deverá estabelecer outras três viagens mensais para os portos do norte do Brasil (Pará e Manaus).

3.ª

Os vapores serão de 1.ª classe e terão o mínimo de 6:000 toneladas de registo bruto e a marcha mínima, em média, de 12 milhas e meia, devendo ser munidos de armazêns frigoríficos.

4.ª

Os vapores transportarão gratuitamente as malas do correio português.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

5.ª

Os vapores terão instalação higiénica e cómoda para um mínimo de 1:000 passageiros de 3.ª classe.

6.ª

A administração da emprêsa será exercida:

a) Por um conselho de administração composto de cinco membros, eleitos pelos accionistas, entre os quais o Govêrno escolherá o presidente;

b) Por um conselho fiscal composto de três membros eleitos pelos accionistas.

Cada um dêstes conselhos terá tantos membros substitutos quantos forem os efectivos.

O Govêrno nomeará um comissário junto da administração da emprêsa.

7.ª

A emprêsa poderá admitir, de acôrdo com o Govêrno, oficiais e maquinistas da marinha de guerra, quando o julgar conveniente.

8.ª

Quando os barcos tenham de ser adquiridos no estrangeiro, poderá conservar-se a seu bordo o pessoal estrangeiro que os conduzir, até que o pessoal nacional esteja convenientemente trenado para êsse fim. Exceptua-se desta disposição o comandante, que será sempre português.

9.ª

A emprêsa é obrigada a pôr à disposição do Govêrno os seus barcos, sempre que o exijam as condições de defesa do país.

10.ª

O serviço público terá sempre a prioridade reconhecida pela emprêsa.

11.ª

A emprêsa sujeitar-se há a uma tabela de fretes, cujo limite máximo será aprovado pelo Govêrno.

12.ª

A emprêsa obriga-se a estabelecer, nas suas agências do Brasil, um escritório de colocação para os emigrantes que transportar.

Sala das Sessões do Congresso, em 10 de Março de 1914.

O Ministro das Finanças, *Tomás Cabreira*.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

61 — Imprensa Nacional — 1913-1914