

CÂMARA DOS DEPUTADOS

Pertence ao n.º 148

Senhores Deputados.—Sôbre a proposta de lei n.º 67-A, já em discussão, a vossa comissão de marinha não pôde coligir os elementos indispensáveis a um estudo minucioso que lhe permitisse opinar, com segurança, se ela corresponde à solução prática e continuada do importantíssimo problema da navegação nacional para o Brasil, que urge realizar, sob pena do mais grave aniquilamento da nossa expansão marítima.

A proposta do Sr. Ministro das Finanças é mais uma tentativa altamente patriótica, merecedora do aplauso geral e em que todos devem cooperar, a fim de que se nacionalize de facto a exploração do tráfego marítimo entre os dois países.

Sob o ponto de vista comercial, o relatório que precede a proposta de lei põe exuberantemente em foco, as condições asfixiantes que companhias estrangeiras há muito nos vem impondo, como que conscientes da incompetência para a nossa libertação pelo abôno de subsídios a empresas integralmente portuguesas, ou em último recurso por uma acção mais activa do Estado. A liberdade do nosso comércio é pois a razão primordial da proposta.

Sob o ponto de vista puramente técnico, ressentem-se a proposta da falta do concurso do Sr. Ministro da Marinha que certamente a examinaria se a tivesse assinado.

Não vem designados os pontos de partida e *terminus* das viagens nem as necessárias escalas, deixando assim de fixar se as linhas de navegação, o que parece basilar a um projecto desta natureza.

Pela base 8.^a, nem o próprio acto de navegação de 1863 seria respeitado, o que

acarretaria a desnacionalização de facto, quando é certo que posteriormente àquele acto, tem-se procurado aumentar sucessivamente a nacionalização do nosso tráfego marítimo.

A comissão limitando-se, pelas razões aludidas, à parte essencialmente técnica e tendo em vista a nacionalização efectiva da empresa e certas garantias para o Estado, é de parecer que devem ser introduzidas, na proposta de lei n.º 67-A, as seguintes alterações:

Artigo 4.º Substituir a partir de: «e a estabelecer» até o final por: «e a contribuir para o melhoramento, quer dos serviços de farolagem, quer dos serviços marítimos das barras e portos do continente e ilhas adjacentes».

Artigo 6.º Substituir por: «O fundo indicado no artigo 4.º será gerido pelo Ministro da Marinha, ouvido o Conselho Superior de Marinha Mercante, de que trata o artigo 7.º».

Artigo 7.º Seguidamente às palavras «terá como vogais», introduzir: «o director geral de marinha, o chefe de repartição de faróis, o chefe da repartição incumbida dos serviços da marinha mercante».

Artigo 8.º Suprimir.

Base 2.^a Substituir por: «A empresa é obrigada a fazer o mínimo de três viagens mensais na linha: Leixões-Lisboa, Funchal-S. Vicente-Pernambuco-Baía-Rio de Janeiro e Santos, e no fim de três anos, a partir da data da primeira viagem, deverá estabelecer outras três viagens mensais na linha: Leixões-Lisboa--Funchal-Pará e Manaus».

Base 2.^a-A. Aditamento.—De acôrdo com o Govêrno a empresa poderá prolon-

gar os *terminus* das viagens e estender a carreira a outros portos quando as circunstâncias o aconselhem, não devendo porêr ser prejudicada a regularidade das carreiras principais entre Portugal e Brasil.

Base 3.^a Substituir por: «Os paquetes serão de 1.^a classe e construídos segundo as regras e regulamentos para a construção e classificação dos navios de aço do *Lloyd's Register of British and Foreign Shipping* e terão o mínimo de 6:000 toneladas brutas (*gross tonnage*) e a velocidade mínima agüentada de 14 milhas, devendo ser dotado com câmaras frigoríficas de capacidade suficiente para o transporte de géneros que exijam êsse meio de conservação».

Base 5.^a Acrescentar no final: «em harmonia com as modernas exigências do transporte de emigrantes».

Base 6.^a-A. Aditamento.—O Govêrno terá como delegado junto da empresa um official de marinha a fim de examinar como se cumprem as condições do respectivo contrato.

Afora esta fiscalização, o Govêrno exercerá, sempre que o entenda, nas viagens para o Brasil, a que julgar conveniente.

Base 7.^a Substituir por: «O Govêrno poderá facultar à empresa a admissão de pessoal da marinha de guerra, quando reconheça essa extraordinária necessidade».

Base 8.^a substituída por: «O serviço de navegação a que estas bases se referem só poderá ser adjudicado a empresa constituída só por portugueses e da qual façam parte sómente cidadãos portugueses, ou como tais naturalizados há, pelo menos, dois anos.

a) Os sócios da empresa adjudicatária, qualquer que seja a forma por que a mesma se tenha constituído e a denominação que adopte, comprovarão sempre e em qualquer ocasião e por qualquer meio legal a sua qualidade de portugueses.

b) As acções ou títulos da sociedade adjudicatária nunca poderão transmitir-se por meio de endôso em branco, deixando de ser pagos os respectivos dividendos ou lucros e divisão do capital aos que se não acharem averbados a favor de cidadão português.

c) Quando tais acções ou títulos vierem por qualquer forma a pertencer a estrangeiro, fica êste obrigado a aliená-los a ci-

dadão ou entidade portuguesa, dentro de trinta dias, a partir daquele em que tenham vindo ao seu poder sob pena de incorrer nas cominações legais.

d) Êsse estrangeiro não poderá em caso algum receber da empresa os juro, dividendos ou partes de propriedade que tocarem às acções ou títulos de que seja dono, nem ingerir-se por qualquer forma no govêrno e administração da empresa, nem tomar parte e votar nas assembleas gerais e reuniões dos associados.

e) Os navios, acções ou títulos sociais que se encontrem fora das condições que ficam declaradas serão apreendidos e vendidos a portugueses e o produto reverterá para o «Fundo de marinha mercante».

f) Os navios, acções e títulos referidos não poderão ser obrigados por hipoteca ou contrato a favor de estrangeiro, salvo os casos expressamente declarados no Código Comercial.

g) Os navios da empresa adjudicatária, serão, nos termos da legislação vigente, tripulados por portugueses sem exclusão de todo o pessoal de máquinas, providenciando o Govêrno quando não haja o pessoal devidamente habilitado.

h) Os agentes da empresa, em todos os portos de escala, serão também portugueses.

i) Todos os títulos representativos do capital da empresa adjudicatária e qualquer que seja a denominação dos mesmos, bem como as respectivas transmissões, serão devidamente registados na secretaria do Tribunal do Comércio onde se achar registada a respectiva empresa a fim de se saber em qualquer ocasião quais os donos ou proprietários dos mesmos títulos, não podendo ser exigido nem pago o juro ou rendimento vencido por êsses títulos, enquanto êsse registo não fôr efectuado.

Base 13.^a (Aditamento).—O contrato vigorará por 10 anos, sendo rescindível por qualquer das partes, no fim de seis anos, com prévio aviso de um ano.

Base 14.^a (Aditamento).—O subsídio anual de 500.000\$ será dividido pelo número de viagens a realizar em cada ano, só se efectuando o pagamento do subsídio correspondente a cada viagem após a saída do respectivo paquete, do pôrto de Lisboa para a carreira do Brasil.

Base 15.^a (Aditamento). Em caso de si-

nistro ou avaria que impossibilite qualquer dos paquetes da carreira do Brasil, a empresa fica obrigada a substituir provisoriamente, dentro de trinta dias, a contar da data do sinistro, êsse ou êsses paquetes por outro ou outros com prévia autorização do

Govêrno, devendo a substituição definitiva efectuar-se no prazo máximo de um ano.

Base 16.^a (Aditamento).—No contrato estabelecer-se-hão multas correspondentes às faltas de cumprimento de uma ou mais cláusulas do contrato.

Sala das sessões, em 22 de Maio de 1914.

F. Amaral.

Alfredo Howell.

Alvaro Nunes Ribeiro.

José Botelho de Carvalho Araújo.

Philemon Duarte de Almeida.

José de Freitas Ribeiro.

Alfredo Rodrigues Gaspar (relator).

