

REPRESENTAÇÃO AO PARLAMENTO

PARECER

DA

GRANDE COMISSÃO DE DEFÊSA

DA

MARINHA MERCANTE NACIONAL

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

ELEITA EM ASSEMBLEIA MAGNA
:: DE 20 DE JANEIRO DE 1926:
(DA INICIATIVA DA LIGA DOS
OFICIAIS DA MARINHA MER-
CANTE PORTUGUESA), COM A
COOPERAÇÃO DA ASSOCIAÇÃO
DE CLASSE DOS MAQUINISTAS
:: MERCANTES PORTUGUESES ::

EXCELENTÍSSIMOS SENHORES DEPUTADOS DA NAÇÃO:

Uma das principaes preocupações dos governos dos diferentes paizes está sendo a reorganisação das suas marinhas mercantes e a nacionalisação do seu commercio, o que além de ser um acto de boa politica, é ao mesmo tempo, uma das bases mais sólidas da economia de cada nação.

Não são, por certo desconhecidos entre nós, os valiosos sacrificios que estão fazendo os governos dos varios paizes maritimos, para desenvolvimento das suas marinhas de commercio, sendo necessário, por vezes, sustentar verdadeiras luctas para a realisação dos seus objectivos.

No desejo patriotico de manterem as suas marinhas de commercio ao nivel das próprias necessidades, nenhum destes paizes deixou, após a guerra, de estudar e promulgar, continuadamente, medidas de protecção, afim de assegurar a sua vitalidade e desenvolvimento, creando desta fórmula uma atmosfera propicia ao seu absoluto resurgimento.

A Marinha Mercante Portuguesa atravessa actualmente uma dolorosa crise e, difficilmente, poderá no seu trafego commercial, sustentar a lucta de concorrência que as marinhas similares estrangeiras lhe estão fazendo, porque além de suportar pesadissimos encargos em equiparação com essas outras marinhas, sofre as consequencias desastrosas da indiferença a que a votaram os poderes constituídos.

Estando a nossa marinha de commercio na condição especial de subsidia-ria do estrangeiro, pois que, desde a acquisição dos navios, até á dos aprestos e mais aprovisionamentos necessários á sua vida, ela tudo tem de importar — não lhe é possível um vasto desenvolvimento, nem tão pouco obter bom exito em qualquer iniciativa que seja tomada no sentido de a impulsionar e tornar florescente, sem que os poderes constituídos lhe forneçam vasto auxilio e protecção, a exemplo do que em todos os paizes maritimos se está fazendo. A crise que está sofrendo neste momento, é demasiadamente grave e as suas consequencias poderão ser bastante funestas.

Urge, portanto, que sejam tomadas energicas e imediatas medidas para obstar á derrocada final.

A Lei de protecção á Marinha Mercante, da autoria do illustre ex-Ministro do Commercio, Sr. Dr. Antonio da Fonseca, poderia ter sido o inicio do resurgimento daquela marinha, se logo após a promulgação desta Lei de tão vasto

alcance patriótico, não fossem creados novos e elevados impostos, que aumentando desmedidamente os encargos do armamento nacional, anularam por completo os benefícios que a Lei lhe conferia, deixando de proporcionar á Marinha Mercante ocasião de largas faculdades de desenvolvimento e progresso constante.

Convem não esquecer, que, ao florescimento da nossa marinha de commercio, está íntima e directamente ligado o progressivo desenvolvimento do nosso paiz e suas colonias.

Porque não temos navegação nacional para o Brazil?

Porque está em perigo, lutando com enormes dificuldades, a nossa navegação para as colonias? . . .

Porque não temos ainda uma carreira de navegação suplementar entre Moçambique e a Índia e restantes colonias do Oriente? . . .

Porque estão agonisantes, sob o peso de encargos, as industrias da pesca de arrasto a vapor e a da pesca do bacalhau nos Bancos da Terra Nova? . . .

Pelo mais completo abandono a que teem sido votados estes problemas, por parte dos nossos governos.

Tem existido no nosso paiz uma errada orientação acerca de tão magno assunto. E dessa falta tem resultado a decadencia absoluta da nossa Marinha Mercante, como vamos passar a expor, clara e positivamente.

Os nossos navios são forçados a suportar um numero de tripulantes muito superior ao dos navios estrangeiros de egual tonelagem, estrutura e especialidade, do que resulta um aumento de despesa para o armamento nacional em equiparação com o estrangeiro, começando já por aqui a condição de inferioridade do nosso trafego commercial marítimo. Também não temos para as nossas tripulações, uma tabela de racionamento uniforme e geral, para que o armador saiba o que tem de fornecer aos seus tripulantes e estes conheçam aquilo a que teem direito para a sua alimentação a bordo. No estrangeiro estão estes assumptos criteriosamente regulamentados e habilitados os armadores a poderem calcular com precisão o custo da exploração de qualquer navio; no nosso paiz, isto é impossivel fazer-se, pelas deficiencias atraz apontadas.

Em todos os paizes marítimos existe uma regulamentação concreta, estabelecendo a lotação de cada navio de commercio, bem como o racionamento devido a cada tripulante. No nosso, nem uma nem outra cousa existem!

Acresce ainda a tudo isto, o aumento enormissimo de encargos, provenientes dos excessivos impostos e formalidades burocraticas, que pesam actualmente sobre a nossa marinha de commercio, o que muito contribui para o seu total aniquilamento. Nas asserções que fazemos, não ha a mais pequena sombra de exagero, pois os factos as justificam por completo.

As vistorias aos navios que antes da guerra, eram feitas a prazos longos, importando em quarenta a cincoenta escudos, são agora feitas na maior parte das vezes de seis em seis mezes, e importando em quatrocentos a quinhentos escudos.

O agravamento de situação para o armamento nacional, que disto resulta, é devido a que, enquanto dantes se fazia uma só vistoria, actualmente fazem-se cinco a seis, e isto com a agravante de em muitos casos, estas vistorias serem impostas a navios classificados por corporações estrangeiras de reconhecido valor e aceites em todos os paizes marítimos incluindo o nosso.

Como pode, pois, a nossa Marinha Mercante competir com a navegação estrangeira?

E' absolutamente indispensavel regulamentar o numero de tripulantes para cada navio segundo a sua lotação e trafego de exploração e estabelecer uma tabela oficial de racionamento, como existe em todas as marinhas de guerra e mercantes. Faz-se necessario que seja regularizado o horario de trabalho a bordo, em circunstancias identicas ás das marinhas similares estrangeiras, porque nem os nossos tripulantes são inferiores em qualidades de trabalho aos

tripulantes estrangeiros, nem a exploração dos nossos navios pode ser feita em condições de inferioridade ás dos navios das outras nações.

A navegação nacional está actualmente sujeita a um enormissimo excesso de despesas que ameaçam a sua vitalidade. As exigencias são continuas, como se a nossa Marinha Mercante fosse uma fonte inexgotavel de recursos e estivesse atravessando uma fase de progresso e prosperidade. Na nossa navegação colonial, é então enorme o perigo porque o direito diferencial de bandeira que existe nas nossas colonias applicavel á sua exportação para a metropole, está absorvido pelas enormes despesas do porto de Lisbôa; taes encargos existem actualmente para os generos coloniaes aqui descarregados, que o commercio das nossas colonias faz em parte a sua exportação directamente em navios estrangeiros, para os mercados do norte da Europa; e assim, a nossa navegação fica sujeita á falta de cargas de retorno.

Como exemplo destas enormes despesas, citamos o caso de 100 sacos de café, que em Junho de 1910 tinham de encargos, até á balança, para o peso a importancia de Rs. 13\$070, já em Outubro de 1925 ascendiam a Esc. 687\$75; 563 couros, pagavam em Agosto de 1909 Rs. 41\$560 e em Julho de 1925, apenas 120 couros, tiveram a despesa de Esc. 446\$15. Com a navegação, bastará citar, que um vapor por estar acostado ao cais durante o tempo necessario á sua descarga, pagou de imposto de acostagem 10.000 e tantos escudos. As tarifas do nosso porto, representam uma calamidade para o seu futuro, para a nossa navegação e para o commercio colonial portuguez. Nenhum paiz colonial tem navegação sem largas subvenções e auxilios; só Portugal, que possui um grande imperio colonial, tem tido sobre a sua Marinha Mercante a mais completa e errada orientação. É grave erro será, continuar seguindo este criterio, porque as consequencias serão necessariamente, desastrosas para a vida da Nação. Temos o dever de conservar e desenvolver a nossa Marinha Mercante, porquanto éla é uma necessidade nacional, porque da falta de eficiencia da nossa navegação para as colonias, resultará a sua rápida desnacionalisação e a consequente perda do nosso commercio colonial. O nosso País, para solver as suas exigencias commerciaes e financeiras nos mercados estrangeiros, só pode contar com a protecção continental e colonial; urge, portanto, tratar da conservação do nosso trafego em geral. É preciso que os Governos do nosso País reconheçam, que para a economia deste, e para se atingir um fim util, é absolutamente indispensavel que todos os diversos factores da sua vitalidade se conjuguem.—A Marinha Mercante é o elemento mais valioso para um País maritimo e colonial, tornando-se indispensavel prestar-lhe todo o auxilio.

Criar e manter demasiados impostos á Marinha do Comercio, é provocar a sua decadencia, originando uma completa drenagem de ouro para o estrangeiro em pagamento do nosso trafego maritimo e, portanto, em prejuizo da economia Nacional. É uma pessima politica a que se tem seguido, num completo desconhecimento deste assunto. Quantos e quantos milhares de contos são levados para fora do País, pelo pouco conhecimento e cuidado que existe nos assuntos da Marinha Mercante? . . . O movimento commercial do País deve ser feito, senão na sua totalidade, pelo menos na sua maioria, pela navegação portugueza; e neste sentido devem ser promulgadas medidas com todo o vigor e patriotismo, terminando de vez a acção dissolvente que tem existido, porque o País chegou ao estado maximo de gravidade na sua economia. Não se diga que são consequencias do nosso País ser pequeno, porque uma nação não se avalia pelo seu volume, mas sim pela energia e criterio dos seus Governos. É senão, veja-se a Holanda, a Belgica a Dinamarca etc., nações pequenas como a nossa, mas que possuem marinhas, que reunidas, se consideram uma grandeza, equiparadas á Marinha Mercante da Gran Bretanha. Contudo nós, que no commercio do Brazil, rico e hospitaleiro paiz da America do Sul, poderíamos encontrar um grande centro propicio á nossa expansão commercial maritima, que chega para toda a navegação estrangeira, nada temos conseguido naquele meio commercial

pelo desleixo e negligencia dos nossos governos, que nenhum auxilio tem prestado ás iniciativas particulares neste sentido.

Recentemente a Finlândia criou uma linha de navegação para o Brazil e Argentina com cinco vapores que em breve serão postos a navegar. Isto faz a Finlândia, que tem no Brazil uma mediocre população comparada com a nossa; todavia o governo desse paiz, declara que necessita dela para o desenvolvimento do seu commercio.

No nosso paiz, bastantes vezes se tem indicado aos governos que se torna necessaria essa navegação, porque o nosso commercio nesses ricos mercados se vai reduzindo extraordinariamente e porque a verdadeira propaganda do commercio só poderá obter exito com uma navegação nacional.

Segundo o decreto n.º 7822 de 22 de Novembro de 1921, todas as mercadorias embarcadas em navios nacionais, com destino aos portos da Africa portuguesa, teem a redução de 10% sobre os direitos e sobretaxas em vigor. E igualmente as mercadorias embarcadas em Lisboa, com destino a portos estrangeiros, teem o desconto de 20%.

Todas as mercadorias procedentes do estrangeiro em navios nacionaes, teem a redução de 10%; e todas as mercadorias procedentes das colonias portuguesas em navios nacionaes, teem o beneficio de 10% sobre os direitos de importação; finalmente, segundo o decreto 9812 de Junho de 1924, todas as mercadorias nacionaes exportadas para as colonias, teem a redução de 20% sobre os direitos e taxas em vigor. Mas a protecção que fica exposta, não é sufficiente para colocar os nossos navios em condições de concorrer com a navegação estrangeira, no nosso trafego de importação. E, certamente, essas reduções e descontos, necessitam ser mais elevados, mesmo ao duplo, afim de se salvaguardarem os interesses da nossa Marinha Mercante. O sistema de protecção que está sendo adoptado nos paizes do norte em favor das suas marinhas mercantes, é justamente o que propomos, não só por oferecer vantagens e deducções de direitos ás mercadorias transportadas nos navios nacionaes, mas tambem liberdades nos nossos portos. Não devemos criar impostos e dificuldades aos navios estrangeiros, para evitar represalias identicas nos futuros tratados de commercio. E' esta a verdadeira protecção e a mais eficaz nos seu resultados.

ASSEMBLEIA DA REPUBLICA
* * *
ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

A navegação de vela da nossa Marinha mercante, tambem está perdida. O seu unico recurso, a industria de pesca do bacalhau nos bancos da Terra Nova, não oferece vantagens nem resultados ao seu armamento, e daí o desanimo e a sua breve paralisação. Todos os demais paizes da Europa, concedem larga protecção a esta importante industria e declaram livres todos os seus produtos de pesca.

A França, alem de declarar livre toda a pesca dos navios, concede uma larga protecção á industria e aos seus tripulantes, insentando-os do serviço militar, desde que tenham trez campanhas de pesca. Os produtos da pesca são livres e tambem os seus aprestos, quando sejam importados. No nosso paiz, não se atendeu aos interesses desse importante factor de riqueza para a Nação.

E emquanto a Marinha Mercante de vela está destinada a apodrecer nos portos, a importação do bacalhau, na sua totalidade feita em navios estrangeiros e em grande parte em navios de vela, aumenta de ano para ano as suas importantes cifras ouro, drenadas da economia publica. A importação do bacalhau, segundo as estatisticas officiaes, passou de £ 745.143, media anual de quinquenio de 1911/1915, para £. 1.550.792, em igual periodo de tempo 1916/1920, atingindo a media anual de £ 1.547.080, no quadriennio de 1921/1924. Só no ano de 1924, a importação do bacalhau estrangeiro excedeu o valor de 270.000 contos, ou sejam mais de dois milhões de libras esterlinas, ao cambio medio

anual, das quaes, o frete e o seguro, participaram por quantia superior a duzentas mil libras. E a pesca nacional em ruína! E a Marinha Mercante de vela destinada a apodrecer nos portos!

Para se ajuizar do cuidado e do estudo na defeza dos interesses nacionaes ao elaborarem-se os tratados commerciaes, basta referir, que o movimento da exportação nacional e da importação com a Noruega, exceptuando o valor do bacalhau importado, representou para o paiz um deficit medio anual, 1916 a 1920, superior a quatrocentas mil libras; e incluindo o valor da importação do bacalhau, excede a media anual de um milhão e meio de libras. Posto em linha de conta o aumento da importação do quadrienio de 1921/1924, ficam, contra nós, mais de dois milhões de libras de diferença entre a nossa exportação e a importação geral desse paiz. Apesar de tudo, emquanto por um lado se arruina a industria da pesca e a Marinha Mercante de vela com um beneficio pautal em favor da industria estrangeira; por outro, consente-se desde o Vinomonopolex e restricção da exportação dos vinhos generosos para esse paiz, até ás fantasticas devoluções dos vinhos não pagos pelos clientes que os monopolisam. É tempo, portanto, de se inaugurar uma politica de defesa dos interesses nacionaes. Teem-se protegido industrias parasitarias com pautas de favor e não se atendeu ainda á situação desta industria tradicional e util á economia do paiz, criando-se para ela uma situação de relativo desafogo e promovendo o seu indispensavel desenvolvimento. O direito da pauta minima da importação do bacalhau era, pela pauta de 12 de Julho de 1912, o de \$03,4 quilo, equivalendo portanto, em relação á actual desvalorisação da moeda, \$74, quilo.

Sem se atender á posição em que ficaria colocada esta industria, modificou-se o direito minimo para um centavo, oiro, quilo, correspondendo esse direito pautal actualmente pago a \$22, moeda corrente, sem adicinaes. Mas, como se não fosse bastante para uma concorrência esmagadora, permite-se que nos mercados nacionaes, se acumulem *stocks* desnecessarios ao consumo normal do paiz, os quaes, na generalidade, por motivo das suas baixas qualidades, não encontram consumo nos outros mercados externos da exportação estrangeira. Não se exerce sequer uma fiscalisação sanitaria sobre essas existencias, que com frequencia e em grande quantidade, são atiradas para o consumo por todo o preço, mas deterioradas e improprias para a alimentação publica, vindo assim depreciar, por meio de uma concorrência desleal e criminosa, a produção da pesca nacional, que, por vezes, difficilmente consegue obter uma colocação remuneradora. Outros males agravam a precaria situação desta industria.

Alem do regimen pautal de desfavor a que ficou sujeita depois da Lei de 27 de Março de 1923, o exercicio desta pesca foi sempre isento de contribuição industrial e demais impostos, alem do imposto do pescado; e por uma injustificada interpretação da Lei 1.368 de 21 de Setembro de 1922, passou a ser forçada ao pagamento dessa contribuição, chegando-se ao excesso tributario de considerar os proprios pescadores, não individuos exercendo uma profissão como operarios, mas industriaes ou empregados, sujeitos ao pagamento de taxa annual e indicados para a tributação por taxa complementar de contribuição industrial! É indispensavel atender-se, que os empregados desta pesca, estão sujeitos a interesses aliatorios no emprego dos importantes capitaes hoje requeridos para esta exploração industrial, obtidos as mais das vezes, com pesados encargos de juros e por largo tempo immobilisados; que esta pesca se exerce a mais de 2.000 milhas do continente, em longas e trabalhosas campanhas de mais de seis mezes de duração, alem do tempo destinado ao equipamento dos navios e á secagem das saras; e que somente a tradição e um espirito patriotico de sacrificio, ainda aguentam a bandeira portuguesa nos bancos da Terra Nova. Mas, em vez da assistencia financeira, facilidades no armamento dos navios e protecção ás tripulações, como nos outros paizes que desveladamente protegem esta industria, não ha actualmente organismo official que não a afogue com entraves, imposições e impostos, empurrando-a para a ruína completa e para o dia breve, — a

não arrepiar-se caminho,—em que algumas dezenas de navios, restos dum passado glorioso, sem outro emprego, fiquem definitivamente amarrados nos portos e na miseria mais alguns milhares de portugueses.

*

* *

Tambem em Portugal tem existido o errado criterio de que a aquisição de navios no estrangeiro prejudica a construção naval do nosso paiz. Analisado este assunto, diremos que a nossa construção naval teve o seu periodo aureo, quando a Marinha Mercante era constituida por navios de vela de pequena tonelagem, construidos com madeiras de pinho, que ficavam para este fim, enterradas durante cinco a seis anos, nas praias. Durante a guerra, construíram-se navios com madeiras arrancadas dos pinhaes na ocasião da construção, dando em resultado a sua inutilisação rapida. Atualmente poucos navios desses existem em serviço.

A nossa construção naval, resume-se somente a embarcações de cabotagem e para serviço dos portos. Os tempos mudaram. E os navios da marinha mudial aumentaram de tonelagem, para atender ao desenvolvimento do trafego em geral; e em grande parte, senão na quasi totalidade, a navegação de vela começou a ceder o seu logar á navegação a vapor, não existindo, pois, razão alguma, para serem exigidos direitos e impostos, por navios adquiridos no estrangeiro para a nossa Marinha Mercante.

Na pesca a vapor, um dos mais importantes factores de riqueza para o paiz, existe tambem o desanimo pelas dificuldades, não só de exploração, mas tambem pelos impostos e entraves a que está sujeita. Esta industria tem de impostos e contribuições, aproximadamente 18% do seu rendimento; e, todavia, nenhuma vantagem nem facilidades auferem para o exercicio dos seus labores. É realmente certo, que os nossos pescadores são os melhores da Europa; mas a sua industria é atrofiada por quantos impostos, entraves e embaraços se possam imaginar. No nosso paiz o capital atualmente empregado nessa industria, deve orçar seguramente por 70 mil contos, não incluindo o custeio das viagens de quinze a vinte dias, que demandam uma despesa de oitenta a cem contos. E, contudo esses capitaes, que se sujeitam, em grande parte, a enormes riscos de grandes prejuisos nos seus labores de pesca, são grandemente tributados com impostos.

Na Inglaterra — o paiz das docas e cais de reconhecida superioridade — a industria da pesca a vapor, nos seus impostos e encargos especiaes e na generalidade, nunca são superiores a 5% para o seu armamento e os vapores teem completas facilidades e auxilios na sua exploração.

*

* *

Só existe em Lisboa uma doca seca, pertencente ao Estado, explorada pela Parceria dos Vapores Lisbonenses.

As tarifas teem sido de tal forma aumentadas, que atualmente um navio entrando na doca para limpar e pintar o fundo, paga o triplo, ou mais, do que em Hamburgo, Cardiff ou Rotterdam. Os serviços na doca, por falta de maquinismos modernos para picagem e pintura, são demorados, e o esgoto leva muitas horas, resultando de tudo isto exegerada demora e despesa.

Os navios que entram na doca, são coagidos a entregarem as reparações ás oficinas da Parceria, cujos trabalhos são excessivamente caros.

As causas do que expomos, são as exigencias do Estado, que absorve quasi toda a renda das docas e exige grande lucro das oficinas, do aluguer de ferramentas, etc.

*
* *
*

Na navegação de cabotagem, são também excessivas as dificuldades que obstam ao seu desenvolvimento, em virtude dos constantes entraves burocráticos. Por exemplo: — As mercadorias são transportadas em caminho de ferro, apenas necessitam guias de exportação ou de remessa, o que é perfeitamente pratico, regular e comercial. Sucede porem que a navegação de cabotagem, quando queira aproveitar-se da afluencia de cargas e prestar os seus serviços ao commercio só o pode fazer, obrigada a dificuldades de despachos aduaneiros, manifestos de cargas, conhecimentos, enfim, um verdadeiro aluvião de papelada e enormissimas despesas, apesar de os transportes em caminho de ferro serem feitos com dificuldades por falta de material.

Quasi sempre as despesas para a cabotagem são superiores ao frete das mercadorias a pagar ao navio. Como será possível manter-se por esta forma a navegação de cabotagem? ... E' necessario colocar este commercio em egualdade de circunstancias com os caminhos de ferro, pois nenhuma razão existe para que suceda o que atualmente se verifica.

E' certo que este ponto de vista já foi atendido por um decreto em 1911, mas o que é verdade, é que ainda nada foi regulamentado acerca deste assumpto.

*
* *
*

É tristissimo reconhecer, que nos ultimos vinte e cinco anos que antecederam a Grande Guerra, o movimento das entradas nos portos portuguezes foi de 1.837.000 toneladas em 1888 e de 24.568.000 toneladas em 1913, sendo todavia certo, que foi bem inferior o trafego feito pela bandeira nacional; porque, incluindo a navegação da nossa pequena cabotagem, que tem a seu favor a reserva do seu trafego, o movimento total de entradas de navios nacionaes foi respectivamente nesses anos de 1.087.000 e 1.183.000 toneladas, descendo portanto de 22% a 7,5% a percentagem do trafego feito pela bandeira nacional.

Veio depois o apresamento da frota dos navios alemães e austriacos, frota que não aproveitamos para o desenvolvimento do nosso commercio e riqueza do paiz, por falta de leis uteis, do que resultara enormissimos e graves prejuisos para a economia nacional. Resolveu depois o parlamento, que essa frota fosse liquidada para evitar maiores prejuisos; mas é certo, que se dessa liquidação resultaram beneficios em favor da economia nacional, não poderam eles concorrer para o desenvolvimento da marinha mercante nacional e para a nossa expansão commercial, muito pelo contrario. O armamento nacional, na ideia de que faria boas aquisições foi comprando os navios dessa frota sem calcularem o seu deploravel estado e enorme necessidade de custosas reparações, resultando que depois de adquiridos, sofreram longos mezes de paralisação em fabricos e ficaram por um valor superior ao necessario para adquirir navios novos e prontos a navegar. Assim, foi uma frota, que ainda depois de liquidada, só concorreu para maior prejuizo da nossa Marinha Mercante.

Os legisladores ao elaborarem a Lei da liquidação dessa frota, desconheciam tambem o seu deploravel estado e a necessidade dessas custosas reparações, resultando que o limite de cinco anos para a liquidação das arrematações e os juros de onze por cento, veio lançar claramente o armamento nacional numa critica situação e agravar as suas dificuldades.

É necessario portanto, que o pagamento das anuidades só principiem em Novembro de 1926, sendo tambem indispensavel que o praso seja prolongado a dez anos e finalmente, que o juro nunca possa exceder seis por cento, porque o atual juro de onze por cento é um encargo a que não pode ser sujeita qualquer industria.

Em face do exposto, permitimo-nos lembrar a adopção das seguintes medidas, unicas que no actual momento poderão salvar a marinha mercante dum completo aniquilamento:

PARA A NAVEGAÇÃO NACIONAL EM GERAL:

- a) Que seja criado um organismo tecnico, composto por individuos tecnicos e profissionalmente habilitados e integrados na marinha comercial, para estudo e proposição de todos os assuntos referentes á marinha mercante e de pesca;
- b) Que sejam deduzidos, pelo menos, 50% em todas as despesas da Administração do Porto de Lisbôa;
- c) Que sejam deduzidos 50% em todas as despesas, das capitánias, de todos os portos do Continente, Ilhas Adjacentes e Colonias, relativas a matriculas, vistorias, inspeções, vistas nos diários nauticos e certificados de matricula e, emfim, sobre todas as despesas e encargos inherentes aos navios nacionaes;
- d) Que seja nomeada uma comissão para elaborar a lotação de tripulantes e officiaes em cada navio, segundo o trafego que explora;
- e) Que seja elaborada uma justa tabela de racionamento, para todos os tripulantes e officiaes em cada navio, segundo a sua lotação e trafego;
- f) Que sejam elaborados regulamentos do horário do trabalho a bordo justamente em egualdade de condições ás que existem nos navios estrangeiros, de forma a colocar a nossa marinha em egualdade de circunstancias ás suas similares estrangeiras;
- g) Que sejam abolidos por completo todos os direitos e impostos, sobre a importação de aprestos e outros necessarios á marinha mercante e de pesca.
- h) Que seja completamente livre a aquisição de navios no estrangeiro para a nossa marinha mercante, quer seja para exploração de trafego comercial, ou para outra qualquer industria, como a pesca, etc.;
- i) Que em todas as mercadorias vindas do estrangeiro transportadas em navios nacionaes, seja elevado a 20% o beneficio sobre os direitos e sobre-taxas em vigor;
- j) Que seja elevado a 40% o desconto actual de 20% sobre os direitos, e sobretaxas em vigor, para as mercadorias embarcadas em navios nacionaes para portos estrangeiros;
- k) Que sejam elevados ao duplo, os beneficios e reduções nos direitos de importação das mercadorias vindas das colonias em navios nacionaes e nos direitos da exportação de mercadorias nacionaes para as colonias, em navios nacionaes;
- l) Que seja abolida, por completo, a contribuição industrial sobre o armamento maritimo;
- m) Que sejam abolidas as vistorias obrigatorias passadas pela comissão de Vistorias da Capitania do Porto de Lisboa aos vapores classificados nos: British Loyd, Norsk Veritas, British Corporation, Bureau Veritas, Germanischer Loyd, American Record etc., visto as medidas de reparações exigidas pela Capitania não serem reconhecidas no estrangeiro, pois a Capitania não tem nem pode ter o "statu" de corporação classificadora;
- n) Que sejam reduzidos 50% nos direitos e taxas consulares no porto de carga sobre todas as mercadorias embarcadas em navios nacionais;
- o) Que todas as cargas do Estado, quer de importação ou exportação sejam transportadas em navios nacionaes, e só na absoluta falta destes em navios estrangeiros;
- p) Que sejam abolidas as taxas impostas aos tripulantes que embarquem em navios nacionaes;
- q) Que seja actualisada e uniformisada toda a legislação referente á ma-

rinha mercante pois que a atual pelas suas antiquadas e inadaptaveis disposições bastantes embaraços e dificuldades cria á nossa marinha do commercio;

n) Que o serviço de recrutamento das tripulações seja facilitado tanto quanto possível.

NOS NAVIOS DE VELA E VAPORES DA INDUSTRIA DA PESCA DO BACALHAU NOS BANCOS DA TERRA NOVA:

a) Modificar o direito pautal da importação do bacalhau sêco, em relação á atual desvalorisação da moeda, na proporção da pauta minima de favor de 10 de Julho de 1912.

b) Regular a importação do bacalhau estrangeiro, prohibindo-se a acumulação de *stocks* desnecessarios ao consumo normal os quais, sem influir na baixa ou regulação de preços, quando a venda é corrente e em bom estado, frequentemente e em grandes quantidades, são lançados ao consumo deteriorados, lesando a saude publica e prejudicando fortemente a colocação do bacalhau da pesca nacional.

c) Criar a inspecção sanitaria aduaneira na importação do bacalhau; a reinspecção sanitaria aos armazens de retém e outros; e definir as responsabilidades das autoridades sanitarias que não exerçam a fiscalisação nos termos das leis de sanidade em vigor.

d) Unificar o regimen tributario, isen tando esta industria da contribuição industrial, imposto de transações e outros e substituindo o imposto do pescado da Lei de 12 de Junho de 1911, pelo imposto de pescado proporcional, «ad valorum», de molde a serem reduzidos os seus encargos tributarios e esta industria ficar sujeita ao pagamento de um imposto unico, proporcional ao rendimento da pesca.

e) Isenta dos direitos e im portação, os aprestos de utensilios necessarios ao equipamento dos navios e das tripulações e permitir o seu despacho aduaneiro para embarque directo nos navios, sob o regimen de baldeação e reexportação.

f) Reduzir 50% nos impostos das juntas autonomas dos portos e rios, e as despesas das capitánias, relativamente a matriculas, vistorias, inspecções e todas as despesas e encargos aduaneiros, e de portos, inherentes aos navios da pesca do bacalhau.

g) Reduzir o imposto municipal «ad valorum», da Lei n.º 999, de 16 de Julho de 1920, e efectuar se a cobrança cumulativamente com o imposto proporcional de pescado, pelas alfandegas do paiz.

h) Estabelecer um fundo de funcionamento a esta industria e conceder a credito anuaes o juro baixo, sob as garantias do uso bancario.

i) Rever e modificar o decreto n.º 11.351, de 14 de Dezembro de 1925, e tornar extensivo o premio-subsidio ao armamento, a todos os navios bacalhoeiros da frota nacional existente ou a construir, que se destinem a esta pesca.

j) Refo:mar o sistema de recrutamento do pessoal pescador, estabelecendo-se a obrigatoriedade da matricula provisoria com salario definido e demais condições de matricula, bem como a obrigatoriedade da inspecção medica nas capitánias antes da sahida dos navios.

k) Facilitar o embarque a todos os individuos sугeitos ao serviço militar que tenham de máricular-se em navios de pesca do bacalhau.

DA PESCA DE ARRASTO A VAPOR:

a) Abolição por completo dos impostos e direitos sobre o producto do pescado destes vapores;

b) Que sejam atendidas as condições especiaes de construcção e o ensinamento que a pratica de longos anos de navegação, que permite o formar-se a

maior segurança destes vapores em relação aos vapores de passageiros e de carga, não se tendo registado qualquer perda de algum destes vapores, por deficiência na conservação, pelo que as vistorias exigidas pelas capitánias poderiam passar a ser feitas de dois em dois anos e em época indicada pelo armador, atendendo ás necessidades da industria, ficando desde já garantido a applicação desta disposição, ás vistorias e reparações já determinadas para o ano corrente;

c) Que seja suspenso o decreto n.º 11.020 relativo aos meios de salvação a bordo, quanto aos vapores de pesca de arrasto, até que sejam fixados quaes os meios de salvação de que devem dispor estes vapores, atendendo ás suas proprias condições de segurança e possibilidade de os por em pratica, sem prejuizo do fim industrial a que se destinam.

d) Que fique determinado que o uso da telegrafia sem fios seja facultativo para os navios da pesca de arrasto; dentro das condições a estabelecer por Lei.

e) Que a iluminação electrica só seja exigida para os vapores de pesca de arrasto que de futuro sejam registados em qualquer Capitania;

f) Que a Administração do Porto de Lisboa conjuntamente com a Camara Municipal de Lisboa, atendam ás reclamações e demarches insistentes que a Sociedade Commercial de Pescarias, L.^a tem feito junto destas entidades com o fim de ser transformada o actual mercado de Santos não só alargando as suas instalações como da sua melhor adaptação para facilitar uma rapida descarga de peixe, promovendo o desenvolvimento da industria da pesca pela sua maior expansão, o que é incompativel com a area do actual mercado.

g) Que seja reservado para o abrigo dos vapores de pesca em ocasião de temporal a eclusa das docas.

h) Que sejam organizados os chamados "Train de Marées" que permitam a rapida entrega de peixe ás mais afastadas localidades do paiz.

i) Que sempre que haja suprebundancia do pescado seja autorizada pelo governo a sua exportação.

j) Que duma maneira geral seja estabelecida a laboração da industria da pesca do arrasto, em condições identicas ás que vigoram nos paizes do Norte, onde a industria da pesca tem adquirido o maior incremento.

Dos varios e poderosos factores que presentemente contribuem para o definhamento da nossa marinha mercante, são sem duvida os citados nesta representação, aqueles que mais urge remediar. Porque das suas funestas consequencias estão sofrendo milhares de individuos que á Patria deram em devido tempo o seu mais leal e denodado esforço, mas que neste momento se encontram a braços com a mais dolorosa crise, e, quando por ventura embarcados impossibilitados de requererem uma melhor situação visto reconhecerem que com o actual estado de coisas os armadores nada podem conceder, pois que o pessoal da nossa marinha de commercio é na presente ocasião o mais mal remunerado de todo o mundo.

Ao serem deferidas as pretensões insertas neste documento, sancionam os poderes constituídos as mais justas medidas, não só em beneficio dos milhares de portugueses que no mar e do mar vivem, mas tambem do paiz inteiro, que no mar tem o seu futuro.

É para terminar, ainda que julguemos desnecessario, por V. Ex.^a compreender bem a gravidade do problema que vimos estudando apelam todos aqueles que na marinha mercante teem os seus interesses para o patriotismo de V. Ex.^a a bem da defeza e realização dos nossos propositos.

SAUDE E FRATERNIDADE

A Grande Comissão de Defeza da Marinha Meroante Nacional