Ao Dr. Leão de Farias,
oferece deste estudo
Comercial.
A. Mendes

A MARINHA MERCANTE

AFFONSO COSTA

A MARINHA MERCANTE

(O PROBLEMA DA ACTUALIDADE)

" A Constituição da Republica Brasileira estabeleceu a grande base do poder maritimo da nação no artigo pelo qual reservou aos brasileiros a navegação de cabotagem, seguindo-se assim o conselho de Walter Raleigh : Quem dominar o mar, dominará o commercio ; quem dominar o commercio será o senhor das riquezas do mundo. " (*Almirante Arthur Jaceguay*. ORGANIZAÇÃO NAVAL, 1896.)

RIO DE JANEIRO

IMPRENSA NACIONAL 1917

Ao Exmo. Sr.

Dr. Wenceslau Braz Pereira Gomes

PRESIDENTE DA REPUBLICA

O BENEMERITO DA MARINHA MERCANTE

✻ ✻ ✻ ✻ NACIONAL ✻ ✻ ✻ ✻

HOMENAGEM

DE

AFFONSO COSTA.

Ao Exmo. Sr.

Dr. Sabino Barroso

EX-MINISTRO DA FAZENDA

AUCTOR DO PLANO DE REORGANIZAÇÃO DA MARINHA DE COMMERCIO

HOMENAGEM

DE

Affonso Costa.

Aos Exmos. Srs.

Almirante Alexandrino Faria de Alencar

MINISTRO DA MARINHA

E

Dr. João Pandiá Calogeras

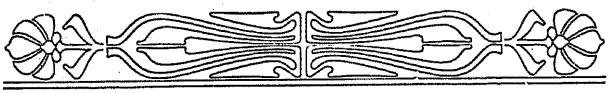
MINISTRO DA FAZENDA

AOS QUAES SE DEVE A MAIOR EXPANSÃO DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA

HOMENAGEM

DE

Affonso Costa.



A RAZÃO DESTE LIVRO

« Não ha, em nossos dias, uma questão que tenha tomado logar tão consideravel na preoccupação das nações civilizadas como a da marinha mercante.

Á medida que os progressos da industria e da sciencia transformam a antiga engrenagem da producção economica, approximando os continentes e tornando, cada vez mais, urgentes os meios de fornecer á industria a materia prima de que ella precisa e dar sahida a seus productos, a attenção dos governos se volta toda para as vias maritimas com uma perseverança que não arrefece. »

OCTAVE NOËL

HA muito que se solicitava, com a mais viva insistencia, do Parlamento Nacional a reorganização da marinha mercante brasileira; pediram-na os que, com o mais abnegado devotamento e interesse, se dedicam á vida arriscada e gloriosa do mar; impetra-

ram-na os que tinhão as responsabilidades da administração publica; requereram-na, com muita instancia, varios representantes do povo com assento no Congresso Nacional e tão intensas foram essas solicitações, tão urgentes esses requerimentos que, emfim, na Camara dos deputados foi proposta, discutida e votada, em 1909, a reforma que só ficou dependente do estudo e voto do Senado. Elaborou-a uma commissão especial, composta dos srs. José Carlos de Carvalho, Antonio Nogueira, Lyra Castro, Honorio Gurgel e Affonso Costa, sob a presidencia do primeiro desses deputados, cabendo-me, pela nimia gentileza dos que a constituiam, a subida honra de relatar os seus trabalhos.

Foi nessa qualidade que, no intuito de esclarecer, o mais possivel, as diversas faces do difficil problema que se nos dava a estudar, elaborei o parecer que então fiz sahir da esphera das locubrações parlamentares para dar-lhe maior divulgação, não por exigencias de mal contida vaidade, mas no desejo de tornar bem conhecidos de todos os interessados os tropeços com que tem luctado, em nossa patria, a industria dos transportes por agua, a insufficiencia das leis existentes, as providencias que é mister adoptar e a razão de ser de cada uma dellas.

Bem sei que não apresentará este modesto trabalho aos olhos dos que, porventura, ainda o possam lêr, revestido, mais uma vez, de nova roupagem, nada de extraordinario e excellente, valendo porém a sua reimpressão

como uma prova da minha indefessa dedicação em pról de uma causa, que sempre me inspirou a mais intensa sympathia e á qual jamais recusei os mais decididos esforços.

A reforma approvada pela Camara foi, naquelle mesmo anno, enviada ao Senado, onde, apesar dos esforços conjugados pelos que estão convencidos de que ao assumpto se ligam os mais vitaes interesses do paiz, não logrou vencer, durante sete largos annos, o esquecimento a que a condemnaram.

Deante da inercia do Poder Legislativo e para attender a onda, cada vez mais volumosa, das reclamações que, de toda a parte, se levantavam contra os embaraços creados ao commercio maritimo e á navegação nacional, o governo da Republica, usando da auctorização que lhe concedia o art. 7º da lei n. 2.543 A, de 5 de janeiro de 1912, approvou, por decreto n. 10.524, de 23 de outubro de 1913, o regulamento da marinha mercante e navegação de cabotagem. Nesse regulamento foram aproveitadas, no proposito de remover aquelles entraves, muitas providencias e disposições introduzidas pelo projecto da Camara, como : diminuição de varias taxas e suppressão de outras ; dispensa da visita da Saúde, nos portos nacionaes, desde que os navios tenham a bordo inspectores sanitarios ; maior prazo para as vistorias e outros favores de incontestavel importancia.

Na ausencia, entretanto, de uma lei organica em que todas as suas necessidades encontrem remedio, base

segura do seu desenvolvimento pela maior diffusão do ensino profissional, mais risonha perspectiva aos que se dedicam á vida do mar e promessas mais seguras aos capitaes que, entre nós, possam exploral-a, a nossa marinha mercante manteve-se estacionaria, chegando o Lloyd Brasileiro, que então dispunha de numerosa frota, ao estado de deploravel penuria, quando, para liquidação de contas com a empresa que o representava, foi, em 1913, definitivamente encorporado ao patrimonio da Republica.

Nessa quadra verdadeiramente critica para a marinha mercante, quando todas as outras empresas, que exploram, no paiz, o commercio maritimo, estiveram em risco de sossobrar, o remedio que, nos bastidores da administração, se aconselhava ao governo para debelar tão tremenda catastrophe, sem a mais leve preoccupação dos altos interesses da patria, era alienar, mesmo a extrangeiros, que geitosamente saberiam sophismar o privilegio da cabotagem, o grande acervo do Lloyd, cujo programma fôra alargar, com o augmento do material fluctuante, a navegação brasileira aos portos do exterior. O tremendo fracasso daquella tão arrojada e utilissima tentativa e a projectada alienação, insidiosamente ensaiada, da maior das nossa frotas de commercio a syndicatos extrangeiros, avidos de abocanhal-a, matariam, para sempre, as esperanças dos que, sem desfallecimento, batalhavam para organizar em bases solidas a marinha mercante nacional, só assim capaz de concorrer efficaz-

mente para a nosso maior desenvolvimento economico e mais dilatada expansão agricola e industrial do paiz.

Neste comenos, por uma feliz coincidencia, iniciava-se o actual quatriennio presidencial, e o exmº. sr. dr. Wenceslau Braz, que, mesmo antes de ser empossado do alto cargo que a nação lhe confiou, olhava, com pronunciado carinho, para a situação do Lloyd, ao assumir o governo, fez da sua reorganização economica, bem como do desenvolvimento da nossa marinha de commercio, um dos pontos principaes do seu programma administrativo. A orientação do presidente matou, de uma vez, aquella criminosa e desastrada pretenção, encontrando o governo em Servulo Dourado, a quem, em bôa hora, se confiára a direcção daquella empresa, o auxiliar dedicado, probo e leal, que, salvando-a da anarchia em que se debatia e da ruina em que sossobrava, transformou-a num dos mais prosperos e bem dirigidos ramos da publica administração.

O seu espirito arguto e emprehendedor delineou, desde logo, o vasto plano, cuja execução, no correr dos tempos, faria do Lloyd Brasileiro uma das mais grandiosas empresas do paiz, dando á nossa marinha mercante a feição nova que lhe ha de permittir exercer, neste continente, decisiva influencia sobre os nossos destinos economicos, sociaes e politicos. A acquisição de differentes unidades para a sua frota, idéa approvada, com enthusiasmo, pelo dr. Sabino Barroso, ministro da

Fazenda de então, o maior desenvolvimento da linha americana, a creação do trafego para a Europa, o estabelecimento do ensino profissional maritimo e a manutenção de um navio-escola, dão, em synthese, as linhas geraes desse vasto programma, intelligente e patriotico.

No momento em que começavam a apparecer, de modo claro, os mais brilhantes resultados de sua benefica e bem traçada orientação, quando para a marinha mercante se voltavam, com o maximo interesse, todas as vistas e sympathias do governo, do paiz e da imprensa, o sopro gelido da morte apagou para sempre a luz brilhante daquelle espirito de escól. A obra de Servulo Dourado, no entanto, não devia perder-se; a sorte que o predestinara para ser, nesta phase de tantos embaraços, o seu reorganizador, collocara tambem ao seu lado, acompanhando-lhe os passos, seguindo-lhe a orientação e auxiliando-o na pratica de seu plano de reformas, a Müller dos Reis, marinheiro culto e espirito, ha muito, voltado para o engrandecimento da nossa marinha de commercio, cujas necessidades, defeitos e falhas estudava com desvelo e conhece com proficiencia.

O acto acertado de governo, confiando a esse activo e intelligente homem do mar, a gloriosa herança de Servulo Dourado, revelou, desde logo, o seu nobre intuito de não permittir solução de continuidade na obra tão propiciamente iniciada por aquelle benemerito brasileiro, encarregando-se os factos de demonstrar, de maneira

cabal, que o discipulo era digno do mestre. A manutenção de um trafego intenso nos portos da Republica, a renovação do material fluctuante, o estabelecimento do ensino profissional, a creação pratica da reserva naval, a sahida, em viagem de instrucção, do *Wenceslau Braz*, navio-escola, e a brilhante solução dada ao problema do carvão nacional, o que garante a prosperidade da nossa marinha, supprem palavras que poderia accumular aqui para demonstração categorica da minha affirmativa.

A difficuldade presentemente creada pela guerra européa ás communicações maritimas entre o Brasil e os portos extrangeiros, mesmo deste lado do Atlantico, veio, mais uma vez, evidenciar que nenhuma nação póde julgar garantida a sua expansão economica e seguro o futuro do seu commercio maritimo, se não contar com elementos proprios de communicação e transporte. D'ahi se infere que a marinha mercante é a mola real do progresso dos povos, a alma de sua grandeza, o elemento primordial do seu desenvolvimento, na lucta da concorrencia entre os Estados.

Aproveitado tem o Brasil a dolorosa porém eloquente lição, que o tremendo conflicto em que se debate o mundo, nos vae proporcionando e, apesar de serem escassos os recursos materiaes de que dispomos, por isso que durante muitos annos vivemos esquecidos de problema tão vital para os nossos interesses economicos e politicos, differentes unidades das nossas frotas, do Lloyd Nacional,

da Commercio e Navegação e do Lloyd Brasileiro sulcam, hoje, os mares da Europa e America em busca de seus portos, servindo á producção e ao commercio do paiz, empenhado o proprio governo da Republica em alargar a esphera de acção da nossa marinha mercante nos mares do exterior, como é plano do illustrado dr. Pandiá Calogeras, digno ministro da Fazenda.

Esta nova phase, que tão auspiciosamente se nos vae esboçando, deve ser integrada por leis novas, legislação nova, quebrados os velhos moldes em que, até agora, se tem vasado a nossa desconnexa, archaica e exdruxula legislação maritimo-commercial, verdadeiro leito de Procusto, em que tem vivido acorrentada a marinha mercante no Brasil. O projecto approvado pela Camara dos deputados, em 1909, procurava, já então, attender-lhe ás mais imperiosas necessidades, pelo desenvolvimento da construcção naval, concessão de favores especiaes e creação do ensino maritimo, em suas generalidades, proporcionando-se-lhe, desta forma, os meios mais convinhaveis ao seu desejado progresso.

Hoje, nove annos depois, aquelle projecto não corresponde mais, em alguns pontos, ás justas aspirações das classes maritimas; o avanço realizado em todas as industrias do mar, principalmente no ultimo lustro, indicam modificações e additamentos que certamente o poderão completar, transformando-o em lei organica da nossa marinha mercante. E' nesse sentido que devemos

dirigir e encaminhar, perante o Congresso, a nova campanha, no proposito de se lhe dar a moderna roupagem legislativa de que ella precisa, para apresentar-se, aos olhos do paiz e do mundo, forte pela efficiencia de sua acção, brilhante pelo preparo do seu pessoal, e patriotica pelo denôdo e amôr com que será capaz de correr, ao lado da gloriosa Armada Nacional, em defesa da patria querida.

Não nos esqueçamos — a chave da nossa grandeza está no mar.

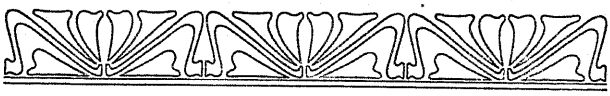
Rio, — 1917.

AFFONSO COSTA.

O PROBLEMA

DA

ACTUALIDADE



A navegação nos primeiros tempos

Portugal, pela sua posição na peninsula, apertado, como os phenicios, entre o mar e os limites da Espanha, povoado por homens de animo forte e aventureiro, affeitos ao ruido das ondas a quebrarem-se de encontro aos rochedos que bordam, aqui e alli, todo o seu littoral, era naturalmente convidado á vida maritima, ás aventuras e aos descobrimentos. A tomada de Ceuta, para cuja empresa concorreu numeroso contingente de náos valentemente tripuladas, accentuou bem essa tendencia, concebendo-se então o plano de procurar, além da méta a que se tinha chegado, novos e desconhecidos horizontes.

O infante d. Henrique, filho de d. João I, animado pelo anhelo ardente de dilatar as fronteiras do seu imperio, iniciou o movimento; a descoberta de um caminho novo para a India, afim de se libertar o commercio e a navegação portuguêsa dos riscos de uma travessia longinqua, dominava intensamente o espirito do soberano,

e preoccupava a attenção de todos os que se interessavam pela prosperidade da navegação. Emquanto se realizavam varias tentativas no sentido desse descobrimento, aspiração patriotica do rei e do povo, Christovão Colombo, apresentava uma nova traça, que os portuguêses não acceitaram, ou por falta de recursos promptos, no momento, ou por não se quererem afastar da idéa primitiva. Foi mais feliz a Espanha, que, dando ouvidos ás solicitações do grande navegador, viu dilatarem-se os dominios do seu imperio e augmentado o mundo de uma consideravel porção de terras, até então desconhecidas.

Não arrefeceu, entretanto, o animo português. Em 1487, Bartholomeu Dias, depois de tormentosa viagem e sacrificios inauditos, para sempre memorados na historia dos descobrimentos maritimos, encontrava o fim do continente africano, quasi perdendo a vida ao mesmo tempo que se perderia a noticia de tal commetimento, ao passar o cabo que denominou das Tormentas, nome posteriormente mudado por d. João II em cabo da Bôa Esperança, tão segura era, a esse tempo, no animo do monarcha, a convicção de se encontrar o tão sonhado caminho da India, prazer que, todavia, não lhe foi dado lograr.

Em 1497, já no reinado de d. Manoel, que não se descurou um só momento da velha e justa aspiração nacional, porque nisso se irmanava a vontade dos povos e o desejo do rei, e, pelo contrario, com mais interesse a animava, Vasco da Gama realiza longa viagem ao correr do continente africano, tornando mais precisos os esclarecimentos e factos notificados por Bartholomeu Dias, que nessa viagem o precedera 10 annos. Dahi em diante, nem um momento se descuidou Portugal da

senda dos descobrimentos e a 9 de março de 1500, depois de receber as bençães da igreja, as ordens do Throno e as acclamações do povo, parte de Belém, em uma segunda feira, para proseguir na róta das aventuras maritimas, Pedro Alves Cabral, levando o coração cheio de esperanças e a alma fortalecida pela crença viva que animava o rei e dominava a nação. A' frota que partia aos cuidados de um dos homens mais conceituados do reino e dentre todos julgado o mais capaz de tal empresa, rica de esperanças e bem provida de soldados, mercadorias e dinheiro, tinha a sorte reservado altos destinos; e, ao passo que a Vasco da Gama não fôra dado maior ventura do que lograra Bartholomeu Dias, ao almirante Cabral se concedia a gloria immortal do descobrimento do Brasil.

Passadas as Canarias e as ilhas de Cabo Verde, um mez precisamente depois, eram encontrados signaes bem promettedores da proximidade de terra; hervas marinhas apanhadas nas ondas revoltas e aves, que alongavam o vôo em direções diversas, confirmaram essa esperança, de todo, transformada em bellissima realidade, quando, ao largo descortinaram, a principio, como pequeno ponto pardacento, depois nas suas linhas caracterizadas, um alto monte, ladeado de serras mais baixas que se estendiam ao sul; então a vegetação luxuriante dos tropicos, cheia da vida intensa destas regiões, offereceu áquelles olhos cubiçosos e admirados o espectaculo, a elles nunca proporcionado, de sua folhagem basta e verde, assombradora e amena.

Não estava ainda cumprida, de todo, a missão patriotica de Cabral, nem satisfeitos, por completo, o seu genio emprehendedor e a sua justa ambição de

gloria, renome e fama; a navegação foi continuada sempre para o norte, até que depararam a entrada de um magnifico porto, onde, com segurança e alegria, fundearam as náos da expedição, dando-se-lhe o nome de Porto Seguro.

Ficava, assim, descoberta para os portuguêses a terra brasileira, coroado do mais extraordinario exito o aventuroso designio de animos tão fortes; transformada em realidade indestructivel a esperança de tantos annos da corôa portuguêsa, cujos dominios se dilatavam, deste modo, a um novo mundo, aberto á actividade de seus subditos e promettedor de incalculaveis thesouros. Tanto póde um animo resoluto e uma tenacidade bem orientada!

Firmado o dominio dos portuguêses nas novas terras, por elles, com tanto sacrificio e constancia, descobertas, passou o Brasil até 1800 pela vicissitude de differentes e contradictorios systemas de colonização e governo. Brasil capitanias; Brasil colonia; Brasil dividido em dous governos e Brasil reino. Não vem ao nosso proposito noticiar a má orientação dos primitivos colonizadores da terra que hoje é nossa, nem demonstrar, seguindo os passos dos que, com tanta pericia, desbravaram a senda da nossa historia, a serie enorme de erros commettidos pela metropole contra a prosperidade da colonia, e o seu almejado progresso.

Em 1730, máo grado a pertinacia com que se sopitavam todas as aspirações, as mais justas, dos que talavam estas terras virgens ainda e levavam ao deserto os primeiros signaes da civilização humana, já era relativamente grande a prosperidade do Brasil, embora pesasse sobre elle, embaraçando-lhe os passos, e matando-lhe os

desejos, a mão de ferro da mais esmagadora tyrannia. Apesar de serem um pouco arriscados, e varias vezes bastante precarios, a navegação e o commercio maritimo se faziam, com frequencia, entre a metropole e a colonia; os navios portuguêses, que gosavam o privilegio dessa navegação, daqui sahiam carregados das especiarias da terra e de tudo quanto já produzia a sua industria, ainda atrazada, em geral, productos do solo e da fauna.

Era a navegação e o commercio dos portos do Brasil entre si e destes com a metropole direito privativo da bandeira portuguêsa, da mesma forma que, pela letra clara das ORDENAÇÕES, não se permittia aos navios extrangeiros commercio com Guiné e mares das Indias Orientaes sem a licença expressa da côrte portuguêsa; não se consentia a venda de navios a extrangeiros, nem aos nacionaes era facultado servir nas frotas delles, sendo vedado ao português, que tivesse abraçado a vida do mar, abandonal-a mais tarde, sob penas pesadissimas.

Durante a guerra hollandêsa, que proporcionou a Pernambuco o ensejo de se escrever uma das mais bellas epopéas que encerram, e durante um longo periodo enchem, por completo, as paginas da patria historia, mais difficil se tornou a navegação entre o Brasil e Portugal; o commercio se fazia então por flotilhas que eram acompanhadas por vasos de guerra portuguêses. Em 1649, apertando as circumstancias, e tornando-se urgente acudir a colonia, á que já iam faltando communicações por mar, foi organizada a COMPANHIA GERAL DE COMMERCIO DO BRASIL, com séde em Lisbôa, a quem se concedia o privilegio dessa navegação, sob a condição

de realizal-a do modo mais garantidor e seguro para o commercio da metropole e necessidades da colonia. O que foi essa companhia, os embaraços que creou ás praças brasileiras, provocando os mais serios e justificados protestos, dizem os documentos daquelle tempo.

« No regimen colonial, o Brasil não estava em contacto com os povos civilizados; vegetava em longinquo e completo isolamento; não tinha a faculdade de permutar os productos de suas terras — fructos de seu trabalho — com os de outros paizes productores. Os productos agricolas, que sobejavam do consumo interno, eram directamente transportados á metropole, mercado obrigatorio, onde os consumidores do continente europeu iam compral-os.

Esse regimen de negra tyrannia servia tambem ao regimem politico da exclusão do extrangeiro, que os antigos monarchas não queriam vêr em seus dominios, receiando o funesto e perigoso contagio das idéas novas da Reforma, de Luthero, Calvino, J. Huss, Savanarola e outros heresiarchas. Era como que um cordão sanitario, que preservava o Reino dos perigos que conturbavam as sociedades. »

Apesar de tal systema e embora sob o peso de tão endurecido guante, era grande, no Brasil, o pendor dos que habitavam as cidades maritimas, principalmente do norte, para a vida do mar, como se evidencia das chronicas do tempo e mais documentos historicos.

« No primeiro seculo do descobrimento — escreve o dr. Elpidio de Mesquita, illustre deputado federal pela Bahia (1) — já era grande o numero de embarcações

(1) ASPECTO DE UM PROBLEMA ECONOMICO. Pag. 110 — 1909.

existentes na Bahia e alli construidas, como se vê do seguinte trecho da NOTICIA DO BRASIL, escripta em 1589 por Ayres do Casal: « Todas as vezes que cumprir ao serviço de sua Alteza se ajuntarão aqui mil e quatrocentas embarcações, sendo: de quarenta e cinco para setenta palmos de quilha — cem embarcações, mui fortes, em cada uma das quaes se podem juntar dois falcões de prôa, e dois berços por banda: e de quarenta e quatro palmos de quilha até trinta e cinco se juntarão oitocentas embarcações, nas quaes póde jogar pelo menos um berço prôa; e se cumprir ajuntarem-se as mais pequenas embarcações ajuntar-se-hão trezentos barcos de trinta e quatro palmos de quilha para baixo, e mais de duzentas canôas e todas estas embarcações muito bem remadas. E são tantas as embarcações na Bahia, que não ha pessôa que não tenha o seu barco ou canôa pelo menos e não ha engenho que não tenha de quatro embarcações para cima ».

Não se modificou, com o correr dos tempos, essa tendencia, chegando a crear-se a marinha mercante brasileira, que foi relativamente prospera e numerosa, nos pontos mais populosos e commerciaes do paiz.

A abertura dos portos e a cabotagem

Um acontecimento politico militar, desenrolado no velho mundo, veiu influir sobre a sorte do Brasil, apressando-lhe a era do seu resurgimento, como povo e da sua completa independencia politica, como Estado.

Quando, em 1807, as armas de Napoleão, sob o commando de Junot, na carreira precipitada de suas victorias, invadiram as fronteiras de Portugal, d. João de Bragança, medindo a gravidade do perigo que, de perto, o ameaçava, e não contando com elementos poderosos de resistencia a oppôr a tão aguerridas phalanges, lançou os olhos para o outro lado do Atlantico, concebendo, então, o plano de vir estabelecer-se aqui e aqui implantar, com mais segurança e brilho, a dynastia portuguêsa.

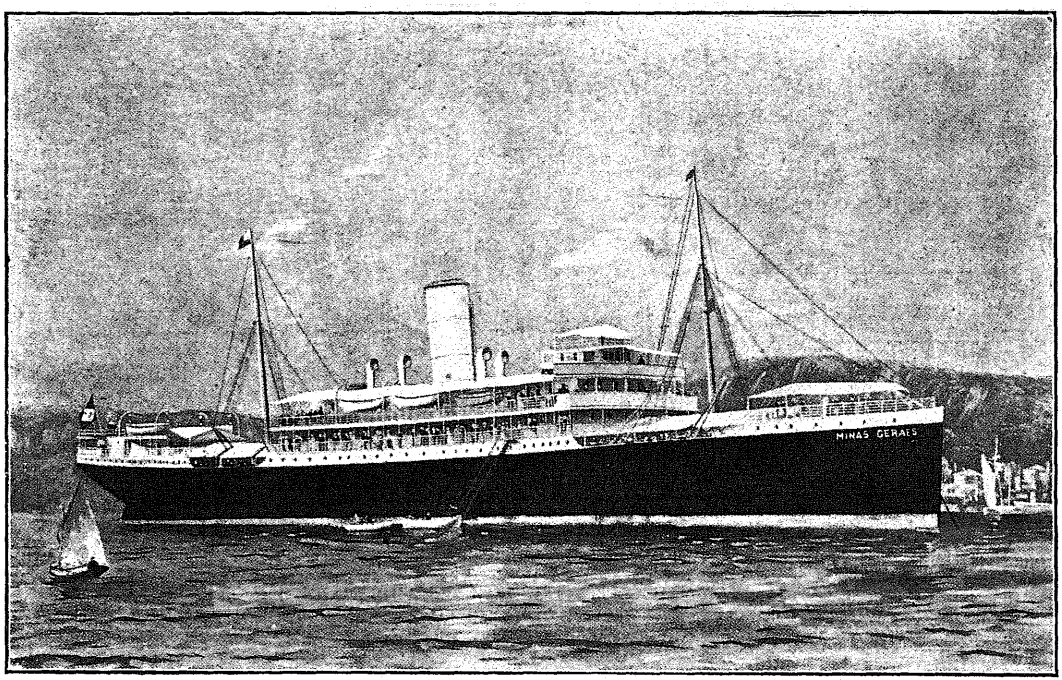
Apertado de circumstancias que, cada vez mais, se aggravavam pelo rumo que tomaram os acontecimentos da politica europea, vencido pelo susto e terror que penetrara o coração da familia real, entibiando-lhe o

proprio animo, e não se sentindo tranquillo no solo da patria, no dia 27 de novembro, embarcava com a côrte em navios portuguêses, seguindo a 29 para aqui, sob a protecção de uma esquadra inglêsa. Chegando ao Brasil e vendo, por si, os elementos de prosperidade e grandeza que o paiz promettia ao commercio e á industria, convenientemente orientados e dirigidos, uma vez que se lhes imprimisse o movimento necessario a tal desenvolvimento, e comprehendendo que a velha legislação portuguêsa, pela qual se vedavam as communicações do mundo com os novos dominios, constituia o mais formidavel embaraço aos seus nobres designios, pela carta régia de 28 de janeiro de 1808, franqueava a todas as nações da terra os portos do Brasil, permittindo-se a extrangeiros o commercio directo de importação e exportação com todos os paizes, o que, até então, só era possivel por intermedio das praças de Lisboa e do Porto.

Este decreto, entretanto, e o que se lhe seguiu, em junho do mesmo anno, estabelecendo direitos differenciaes de 16 % para as mercadorias transportadas em navios portuguêses, 24 % para as conduzidas em embarcações de outras nações, com excepção da Inglaterra que, em tratado posteriormente celebrado, conseguiu reduzir esse imposto a 15 %, não cogitavam, de nenhum modo, da navegação de cabotagem entre os portos maritimos e fluviaes do paiz, o que levou Tavares Bastos a affirmar (2) que o pensamento imperial era não crear nenhum entrave á liberdade da navegação e commercio nos portos brasileiros.

---

(2) CARTAS DE UM SOLITARIO.



MINAS GERAES do Lloyd Brasileiro

Os factos, porém, se encarregaram, mais tarde, de provar que esse não fôra o pensamento do principe, pois, já no tratado, que se celebrara com a Inglaterra, em 19 de fevereiro de 1810, e em que se concediam largos favores aos navios dessa nação que se empregassem no trafego de longo curso entre o Brasil e a Europa, se reservava, muito clara e precisamente, a navegação e o commercio de cabotagem á bandeira nacional.

O alvará de 4 de fevereiro de 1811, estabelecendo a grande cabotagem, depois de varias disposições e providencias regulamentares, só a portuguêses permittia em navios portuguêses, o commercio directo entre os differentes portos dos dominios da corôa e entre esses e o Brasil. Depois, em 1816, como alguns navios extrangeiros fizessem o commercio costeiro entre os portos do Brasil, Portugal, Algarve e ilhas adjacentes, sem encontrar embaraço por parte das auctoridades fiscaes, foi, pelo governo, expedida a portaria de 23 de novembro do mesmo anno, cassando-lhes essa faculdade e firmando-se, mais uma vez, a doutrina estabelecida no tratado de 1810 com a Inglaterra. Era bem claro o pensamento de Portugal de reservar o commercio maritimo entre a metropole e as colonias e os portos destas á bandeira portuguêsa.

Depois da Independencia não foi outra a orientação dos nossos governos a respeito da necessidade de reservar-se ás embarcações nacionaes o commercio de cabotagem entre os nossos portos e se, sómente em 1836, pelo decreto de 22 de junho, no regulamento das Alfandegas e Mesas de Rendas, se dava melhor organização ao assumpto, embora ainda defeituosa e falha, é incontestavel que, desde a Independencia até então, diverso

não fôra o pensamento do poder publico; a navegação de cabotagem era privilegio dos navios nacionaes.

Dizia o citado decreto: « Os generos e mercadorias de producção e manufactura nacional, e os extrangeiros, que já tenham sido despachados para consumo em alguns dos portos do Imperio, só poderão ser importados de uns para outros portos delle em barcos brasileiros; si o forem em barcos extrangeiros, serão havidos e tratados como extrangeiros, de novo importados no Imperio, ficando sujeitos a direito de consumo, e a embarcação que os trouxer á multa do art. 160, por falta de manifesto. (Art. 307). »

« Só serão qualificados brasileiros os barcos construidos no Imperio e os cascos extrangeiros, que já se acham como propriedade brasileira, cujos proprietarios e commandantes forem cidadãos brasileiros. (Art. 308). »

Pelo art. 309 do mesmo decreto os navios extrangeiros só podiam fazer o commercio de cabotagem em caso de guerra externa ou interna, o que se tornava arriscado, e, mesmo assim, a permissão seria dada com a responsabilidade das auctoridades que tal concessão fizessem. De forma alguma era a cabotagem livre.

Com o correr dos annos, a experiencia cada vez mais arraigava na consciencia dos nossos homens publicos a necessidade de manter-se o privilegio da cabotagem; paiz novo, dotado dos mais extraordinarios recursos para a vida do mar, que o banha de norte a sul numa extensão de mais de mil leguas, não poderia, sem perigos para a sua propria defesa, e prejuizo de sua prosperidade, permittir aos navios de todo o mundo o commercio directo de porto a porto de sua immensa costa. Como fructo dessa convicção e na corrente de tão

pronunciado e patriotico pensamento, revelador de alto descortino, appareceu, em 19 de setembro de 1860, o decreto n. 2.647 em que ainda se prescrevia: « Art. 486. O transporte de generos e mercadorias de qualquer origem, de uns para outros portos do Imperio, constitue *privilegio exclusivo* das embarcações nacionaes ».

« Art. 488. As mercadorias ou generos não comprehendidos nas disposições do art. 486, que forem transportados de um para outros portos alfandegados do Imperio, em navios extrangeiros, serão tratados como si procedentes fossem de portos extrangeiros, ainda que nacionaes sejam e, não o sendo, ainda que já tenham pago direitos de consumo. »

Então se exigia, para que uma embarcação pudesse ser considerada brasileira, afim de gosar dos privilegios que esse titulo proporcionava, o seguinte:

1°, ser propriedade de brasileiro, sem que nella tivesse parte algum extrangeiro;

2°, residir o seu proprietario no Brasil, mesmo que a embarcação não fosse propriedade exclusiva delle;

3°, ser commandada por capitão ou mestre brasileiro, que tivesse residencia no Imperio e capacidade civil para contractar;

4°, ser a tripulação composta de tres quartos de brasileiros.

E como era preciso facilitar a communicação da Europa com o Brasil, e precaver-se o poder publico no sentido de não se interromper o commercio entre os differentes portos do paiz, em casos excepcionaes, a legislação permittia aos navios extrangeiros:

a) dar entrada por franquia em um porto e seguir para outro, no paiz, dentro do prazo regulamentar;

b) entrar por inteiro em um porto e seguir para outro, dentro do Imperio, com toda carga ou parte della, despachada para consumo, ou para reexportação;

c) transportar colonos e passageiros, e suas bagagens, de accôrdo com as exigencias do fisco;

d) transportar de porto a porto do Brasil generos ou mercadorias, por ordem do governo, em caso de fome, peste, necessidade de promptos soccorros, guerra interna ou externa, vexames e prejuizos causados á navegação e commercio nacional por cruzeiros ou forças extrangeiras;

e) desembarcar em qualquer porto do Imperio mercadorias carregadas em outro porto nacional, no caso de varação, arribada forçada e força maior.

Outras excepções eram tambem consignadas, todas bem reguladas e claras, de modo a não se prejudicar a effectividade da protecção que a lei dispensava á marinha nacional.

Não foram perdidos esses esforços. A orientação segura dos nossos estadistas, apesar da opposição que, não raro, ella despertava, no Parlamento e na imprensa, attingira o fim desejado. O commercio maritimo, á sombra dessas medidas, tomou grande incremento, a navegação nacional se estendeu numerosa, cortando as nossas aguas em todas as direcções; a industria de construcção e reconstrucção naval nasceu e floreceu na côrte e nas provincias, para o que não pouco concorriam os nossos Arsenaes de Marinha, onde se habilitavam excellentes e experimentados artistas.

Tavares Bastos, inimigo declarado do privilegio, porque se collocava em ponto de vista mais geral do que

o assumpto comportava, (3) não conseguiu negar este facto, embora procurasse diminuir-lhe o alcance ou desacreditar as estatisticas.

Nem sempre as mais bellas e liberaes theorias podem ser applicadas, em dados momentos, á solução dos problemas que interessam aos povos; é mister o concurso de uma serie de circumstancias que não devem ser esquecidas para que da pratica de tal doutrina, ou da victoria de tal principio, se possam colher os resultados que aprégoam os que a defendem e encarecem. O privilegio ou a franquia da cabotagem, no Brasil, não podia ser estudado hontem, como não deve ser hoje, sem esse exame meditado de interesses geraes e circumstancias do tempo.

Estavam as cousas neste pé, quando entre as disposições geraes da lei n. 1.177, de 9 de setembro de 1862, orçamento para o exercicio de 1863 a 1864, surgiu, no art. 23, o seguinte:

« Fica o governo auctorizado:

1º, a alterar as disposições vigentes acerca da navegação de cabotagem, permittindo ás embarcações extrangeiras fazer o serviço de transporte costeiro entre os portos do Imperio em que houver Alfandegas, e prorogando por mais tempo os favores anteriormente concedidos;

2º, a dispensar as embarcações brasileiras do limite prescripto para o numero de extrangeiros que podem pertencer á tripulação e da exigencia relativa á nacionalidade dos capitães e mestres. »

Os effeitos desastrosos de taes medidas, que obedeciam a uma orientação toda nova em relação ao nosso

(3) Obra citada.

problema de navegação e commercio maritimo, não se fizeram esperar, seguidos de suas consequencias naturaes e logicas. O commercio de cabotagem entre os portos do paiz, que até a decretação desta lei, se reservava, sabia e patrioticamente, aos navios nacionaes, começou a ser disputado, com affinco, pelos extrangeiros, que delle, em grande parte, se apoderaram ; e a nossa marinha, embora florescente, não podendo luctar e resistir á concorrencia extrangeira, apparelhada dos recursos que lhe proporcionava a industria forte e poderosa das velhas nações, começou a definhar.

Os navios extrangeiros, certos da obtenção de lucros remuneradores, na concorrencia contra a navegação nacional, vinham munidos de tudo quanto era preciso para uma campanha de tres annos, e só no fim deste tempo, ou quando necessitavam de concertos mais serios, voltavam a seus paizes, onde a barateza da mão de obra garantia sempre o saldo da navegação emprehendida nas costas e portos do Brasil.

Não escapou ao poder publico a gravidade do golpe desfechado contra a marinha mercante, pois, si o commercio, dahi em deante, poderia contar com maiores facilidades para o transporte maritimo, admittindo-se a concorrencia das embarcações de todos os paizes na navegação de cabotagem, por outro lado, matava-se a navegação nacional, enfraquecia-se a industria de construcção naval, tornando-se, por tal fórma, precarias e sem futuro, no paiz, as industrias do mar.

Foi assim que, annos depois, embora mantendo a iniqua disposição encaixada no orçamento para o exercicio de 1863 a 1864, lei n. 1.177, de 9 de setembro, procurou o Poder Executivo amparar, por outros meios,

ao nosso ver improductivos, a marinha brasileira, exangue e decadente ao golpe que elle mesmo lhe desfechara e pela lei n. 2.348, de 25 de agosto de 1873 se mandava conceder-lhe os seguintes favores:

« 1º, completa isenção de imposto de ancoragem;

2º, um premio, não excedente de 50$, por tonelada, aos navios que se construissem no Imperio e cuja arqueação fosse superior a 100 toneladas;

3º, isenção do serviço activo da guarda nacional, em tempo de paz, aos officiaes e operarios em effectivo serviço nos estaleiros nacionaes de construcção;

4º, isenção de imposto de transmissão de propriedade á primeira venda de embarcação construida em estaleiro nacional;

5º, isenção de imposto de industria e profissão aos estaleiros de construcção de navios;

6º, isenção do recrutamento, quer para o exercito, quer para a marinha, salvo, quanto a esta, o caso de guerra, aos brasileiros que fizessem parte das tripulações dos navios nacionaes, emquanto nelles se conservassem em effectivo serviço. »

Singularissimo modo de legislar para um paiz novo, a quem a natureza prodiga e fartamente dotou de costas extensissimas, magnificos portos, bahias remançosas e calmas e um riquissimo systema hydrographico! Bonitas, generosas e liberaes providencias, decretadas pelo poder publico, a favor da marinha mercante nacional!

Arrancavam-lhe, contra a espectativa geral, o elemento preciso ao seu desenvolvimento e progresso, que era o privilegio do commercio de cabotagem nos portos brasileiros, facultando-se esse commercio á navegação extrangeira, apparelhada e forte na industria dos

transportes maritimos; mas em recompensa, promoviam *exaggeradamente* a construcção naval nos estaleiros nacionaes, como si fosse possivel separar, dadas as nossas condições naquelle tempo e ainda hoje, os dous factores do grande problema!

Reservar aos navios nacionaes o commercio de cabotagem sem proteger, devida e liberalmente, a construcção, com premios, isenções e regalias fiscaes, facilitando-se a companhias e a particulares o modo mais pratico de obter e augmentar frotas numerosas, é difficultar a industria dos transportes e crear barreiras insuperaveis ao movimento commercial do paiz; premiar, porém, a construcção naval dentro do Estado, sem reservar á bandeira nacional a navegação de cabotagem e o transporte maritimo, entre os seus portos, era matar esta navegação num paiz novo como o Brasil, onde as industrias do mar não podiam contar ainda com as facilidades, que se lhes offereciam nas velhas nações da Europa, em que abundavam os capitaes, regorgitavam os estaleiros e sobravam os braços.

Tal foi a nova orientação dos legisladores do Imperio, depois de 1862, a respeito do commercio maritimo do Brasil e da sua navegação de cabotagem.

A cabotagem na Republica

> A navegação de cabotagem será feita por navios nacionaes. (Paragrapho unico do art. 13 da Constituição da Republica.)

Muito se tem discutido, nos ultimos tempos, a respeito da razão de ser do preceito constitucional acima citado, mas o que se torna incontestavel é que elle demonstra, com uma clareza admiravel, a sabedoria dos legisladores da Constituinte. Chamados a organizar o estatuto basico de um povo que, quebrando os velhos moldes de governo em que vivia, desejava caminhar desembaraçadamente para os altos destinos que o futuro lhe reserva, não se podiam esquecer de armar o governo do paiz de todos os elementos necessarios á realização de tão louvavel e natural intuito.

Estendendo-se o Brasil nesta vastidão de costas que o cingem, de norte a sul, cortado de immensos rios navegaveis e dotado de amplas e magnificas bahias, das quaes algumas se comparam, em grandeza, ás mais afa-

madas do mundo, não era possivel, não era mesmo patriotico, permittir a navegação de cabotagem a outras bandeiras que não fossem nacionaes, tolerar a navios, que não fossem nossos, o commercio maritimo de Estado a Estado da Federação.

Não foi vaidade nem mal sofreado patriotismo o que inspirou a disposição constitucional. Crear a marinha nacional, dominar o oceano que desperta as nossas cidades maritimas ao embate de suas ondas, aproveitar-lhe a força immensa em beneficio do nosso engrandecimento, é o velho ideal dos brasileiros, ideal que tanto mais se fortalece quanto mais avançamos em todas as espheras do progresso humano.

O pensamento dos legisladores republicanos, inspirados do mais ardente e justificavel patriotismo, tem a sua filiação historica nas tradições do Brasil colonia e Brasil Imperio, vindo a disposição do paragrapho unico do art. 13 do pacto de 24 de fevereiro preencher a solução de continuidade que a lei n. 1.177, de 9 de setembro de 1862 abriu na legislação brasileira a respeito do commercio maritimo e da navegação de cabotagem, nos portos nacionaes.

Desde a abertura dos nossos portos aos navios de todas as nações do mundo, quando a navegação e o commercio entre as praças do Brasil se reservavam exclusivamente á bandeira portuguêsa, desde a independencia até 1860, quando ainda a cabotagem era privilegio das embarcações nacionaes, à nossa marinha mercante crescia e prosperava, de accôrdo com as necessidades do movimento commercial maritimo; de 1864 em deante até a decretação da Constituição republicana, periodo de livre cabotagem, ella começou a definhar

de tal modo que, no animo dos legisladores constituintes, se gerou e fortaleceu a convicção de que a restauração do privilegio se lhes impunha como necessidade inilludivel e remedio immediato.

Em 1844, demandavam os portos do Brasil e delles sahiam, em commercio, 6.993 embarcações a vapor e a vela; em 1870, poucos annos depois da liberdade de cabotagem, o numero augmentava para 10.109, devido á concorrencia dos navios extrangeiros ao lado dos nacionaes; em 1873 esta cifra se reduziu a 9.221 (já se accentuava a decadencia da marinha nacional, vencida pela industria dos outros paizes), e finalmente em 1874, precisamente 10 annos depois da disposição orçamentaria que auctorizou a concorrencia extrangeira na navegação de cabotagem, o total de entradas de vapores e navios nos portos do paiz, incluindo-se na somma embarcações de outras nações, reduziu-se a 8.857. Eram os primeiros fructos da cabotagem livre.

Deante de tal quadro e ante a perspectiva de maiores desastres que o futuro já apresentava, a disposição do paragrapho unico do art. 13, imposta pelas circumstancias de momento e inspirada pela tradição que nos deixara a legislação do Imperio, foi consagrada pelo voto do Congresso Constituinte, depois de memoravel campanha parlamentar e jornalistica.

Creado o privilegio a favor da marinha nacional pela Constituição republicana, era mister regulal-o de modo a ser convenientemente praticado, o que só se realizou, de facto, seis annos depois, em 1897, como se verá. A lei n. 123, de 11 de novembro de 1892, estabeleceu o modo de fazer-se a navegação de cabotagem, de accôrdo com o novo regimen instituido em beneficio da

marinha brasileira, determinando, todavia, o art. 1º que as suas disposições só entrariam em vigor dous annos depois da sua promulgação.

Em 1894, o decreto n. 227 A, de 5 de dezembro do mesmo anno, fixava o prazo de dous annos para que os proprietarios dos navios empregados na cabotagem, nacionaes e extrangeiros, regulassem a situação e estado delles deante das exigencias da lei anteriormente citada. Era uma nova dilação de dous annos. Finalmente, e já não sem tempo, o decreto n. 2.304, de 2 de julho de 1896 approvou o regulamento para a execução da lei de cabotagem, que começou a ser feita, dalli em diante, em todo o paiz, pelas embarcações nacionaes ou extrangeiras devidamente nacionalizadas, de accôrdo com a lei n. 123, de 11 de novembro de 1892.

A pratica não tem desmentido as affirmações e esperanças dos que defendiam a providencia que o paragrapho unico do art. 13 da Constituição da Republica consubstanciou, pois, apesar de desajudada de todo e qualquer amparo (não falamos das subvenções que, como são concedidas, geram entre nós o monopolio dos fretes sem resultado para a marinha) por parte do poder publico, onerada de impostos pela União, pelos Estados e até pelos municipios, a frota mercante cresce e se desenvolve, quando, entretanto, lhe faltam estaleiros, se lhe negam regalias e lhe sobram encargos. Sómente o Lloyd Brasileiro, a Commercio e Navegação, a Costeira e o Lloyd Nacional representam um total de 180.000 toneladas.

O quadro que vae em seguida demonstra o grande desenvolvimento que tem experimentado a marinha

mercante nacional e como tem crescido o commercio maritimo por ella servido :

Movimento geral de entradas e sahidas de embarcações nacionaes a vapor e a vela, de cabotagem e longo curso em portos brasileiros

ANNOS	TONELAGEM	
	Entradas	Sahidas
1901	3.874.329	3.870.393
1902	4.567.266	4.569.379
1903	4.471.906	4.476.195
1904	4.589.544	4.584.541
1905	5.107.013	5.105.696
1906	5.579.896	5.585.195
1907	6.068.240	6.049.038
1908	6.784.970	6.787.677
1909	6.879.144	6.861.629
1910	7.815.659	7.820.417
1911	8.512.051	8.509.234
1912	9.967.836	9.960.240
1913	10.343.968	10.345.624
1914 (4)	8.928.319	8.938.803
1915 (5)	9.000.513	8.972.148

(4) Estatistica Commercial.

(5) Decrescimo occasionado pela crise, decorrente da guerra europea.

Não deixa, comtudo, de ter ainda grande numero de adversarios a disposição constitucional; attribuem-lhe a carestia dos fretes e os embaraços do commercio em differentes praças da Republica. Não são justas estas recriminações. O mal não é occasionado pelo privilegio, mas sim pela ausencia de medidas que o amparem e desenvolvam. O systema de subvenção, adoptado entre nós, a certas e determinadas companhias, é prejudicial; gera o monopolio dos fretes a favor das empresas que a recebem e não beneficia, de facto, a marinha nem o commercio maritimo.

E' possivel que, dada a liberdade de cabotagem, o frete se tornasse mais barato e maiores fossem as facilidades para os embarcadores e agentes commerciaes, mas a marinha nacional se transformaria, dentro em pouco, em carcassa velha e podre, a industria dos fretes maritimos, em nossa patria, deixaria de ser brasileira, empobrecendo-se a nossa economia interna para gaudio do extrangeiro, que, senhor de grandes capitaes, industria fortissima e abundancia de braços, viria locupletar-se com pingues lucros, em frente a decadencia e ruina do nosso poder naval.

Para que? Para imitarmos o exemplo da generosa Inglaterra, a qual, apesar da liberdade de suas leis, subvenciona tão largamente a navegação de cabotagem e a cerca de taes favores, que se torna difficil a qualquer navio extrangeiro concorrer com os do paiz entre os portos nacionaes. Não deixam de ser interessantes, neste comenos, algumas lembranças historicas.

A primeira lei publicada na Inglaterra a respeito da navegação foi a de 1381, no tempo de Ricardo II, e por ella se prohibia aos subditos do rei importar e exportar

mercadorias em navios extrangeiros. No reinado de Elisabeth se instituiu o regimen das sobretaxas e direitos differenciaes sobre cargas de navios extrangeiros. Então a cabotagem continuava reservada ao pavilhão nacional.

Em 1650, veio o ACTO DE NAVEGAÇÃO, promulgado por Cromwell, acto que foi mantido por Carlos II, em 1660, depois da restauração, e no qual continuava claramente reservada a navegação de cabotagem aos navios da Inglaterra. Os transportes das colonias á metropole e das colonias entre si, eram reservados aos navios inglêses ou coloniaes, sendo que a respeito dos transportes para o extrangeiro e dahi para a Inglaterra, creavam-se excepcionaes favores á marinha inglêsa. Sob o dominio de tal regimen, a marinha britannica prosperou tão consideravelmente que, representando a sua tonelagem, no momento da restauração, o total de 90.000, este se elevou, em 1815, a 2.600.000 de toneladas.

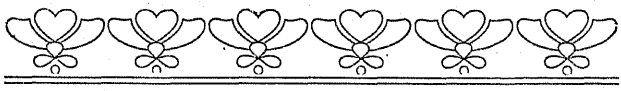
Foi em 1847 que se iniciou a memoravel campanha contra o privilegio da cabotagem, votando-se afinal, em 1854 a ultima lei que, de uma vez, o aboliu, igualando-se nos mares e nas aguas da Inglaterra todos os pavilhões do mundo. A marinha inglêsa já era forte e poderosa sob todos os aspectos e a sua industria de construcção naval, a mais rica e conceituada do globo, de modo que, com facilidade, resistiu ao golpe que lhe desfecharam e, em pouco tempo, retemperada pela energia immensa de seus proprios recursos, conquistou, de novo, o poder invejavel que lhe garante, sem contestação, o dominio dos mares. (6)

(6) O papel importante que a marinha inglêsa tem representado, durante a grande guerra, confirma o asserto.

Diversa não tem sido a norma de conducta dos outros povos. Nos Estados Unidos a cabotagem é privilegio da sua bandeira e nenhum navio extrangeiro pode exercel-a nos portos americanos; no Chile é privativa do pavilhão chileno, sendo tambem privilegio da navegação nacional no Uruguay e na Argentina. Na Belgica é privativa da bandeira belga, o que igualmente se verifica na Allemanha, na Russia, na Rumania, na Austria, na Italia, na França e na Espanha.

Si essa tem sido a norma de proceder seguida pelas differentes nações maritimas do mundo, outra não podia ser a orientação dos legisladores republicanos, nem diverso o caminho a trilhar para alcançarmos a posição em destaque a que a natureza nos habilita, pelas nossas condicções geographicas, mineralogicas e xylologicas.

Procuremos, pois, praticar intelligentemente o dispositivo constitucional com proveito para a nossa marinha de commercio, desenvolvimento da nossa industria de construcção naval e de machinas, destinadas á navegação, e sem embaraços aos grandes e variados interesses da Republica.



Vantagens da cabotagem nacional

Ha muita gente para quem o privilegio da cabotagem nacional, estabelecido na Constituição da Republica com o intuito nobre, patriotico e efficaz de ajudar e impulsionar a marinha brasileira, é uma das causas mais poderosas dos embaraços do commercio e das difficuldades da industria agricola, porque os fretes são mais pesados do que os do regimen antigo e os navios nacionaes não satisfazem, a tempo e á hora, as necessidades e exigencias dos embarcadores. Murmuram ainda os que só por uma face estudam as grandes questões, que mais agitam as opiniões e os espiritos, que a cabotagem nacional, além de ter encarecido os fretes e embaraçado o commercio, não concorreu para que se tenha augmentado, de modo consideravel, a nossa marinha mercante.

Não assiste a razão aos que assim pensam, julgando a questão no seu todo, sem ter em vista os varios factores do grande e momentoso problema, além de ser

falsa a affirmativa no tocante ao não desenvolvimento da frota nacional.

Não é o favor constitucional que tem embaraçado o commercio, creado entraves ao desenvolvimento da producção, encarecido os fretes e originado essa grita descompassada que, com mais ou menos razão, se tem levantado em varias praças commerciaes da Republica. Procuremos a causa do mal em outra fonte, indagando, com mais attenção, qual seja o factor principal desta situação, realmente embaraçosa para o desenvolvimento das forças productoras do paiz, compromettedora da propria marinha, desorganizadora do trabalho nacional e evidenciaremos, por fim, a verdadeira genesis do mal.

A nossa marinha, em um paiz que se estende em mil e tantas legoas de costa, sem falar nos rios navegaveis que bordam o vasto territorio da patria, de norte a sul, rios que se multiplicam em cem tributarios, tão caudalosos e largos como elles, não correspondia, de facto, ás nossas necessidades, não servia bem ao nosso commercio pelo limitado dos seus recursos, não satisfazendo, assim, as justas aspirações do nosso patriotismo.

Confiada sómente ás suas proprias energias, porque subvencionar companhias de navegação como temos feito, não é fortalecer, e muito menos, ajudar a marinha mercante, quando, desde o navio até parte do pessoal, tudo nos vinha, para vergonha nossa, do extrangeiro; desamparada pelo poder publico que não fundava estaleiros e até fechava arsenaes, que não abria fabricas de construcção naval nem incitava os particulares a fazel-o pela decretação de medidas que garantam capitaes e deem origem a empresas uteis, a nossa marinha mercante era

hontem pouco mais do que no Imperio; fraca, pobre, limitada.

A simples disposição constitucional não podia produzir, só por si, o effeito da vara magica dos tempos da fabula, a cujo contacto se derruiam muros e se levantavam castellos; nem a força das palavras de Christo ao paralytico do Evangelho: *surge et ambula*. Nós fizemos assim. Decretámos a cabotagem nacional, encarecemos os effeitos della na disposição constitucional, regulamentamol-a em uma lei manca, mal redigida e incompleta e queriamos que a marinha se erguesse, a marinha crescesse, a marinha se levantasse forte e capaz de servir ás grandes e constantes necessidades de um commercio cada vez mais avultado nesta costa immensa do norte ao sul do paiz. E como, sem o poderoso auxilio dos publicos poderes, num paiz qual o nosso, em que a iniciativa particular não existe e nada se move sem o bafejo official e a aragem do Governo, a marinha não tenha augmentado á medida dos nossos exaggerados desejos e á proporção das nossas crescentes necessidades, gritamos contra a disposição constitucional e a julgamos inefficaz.

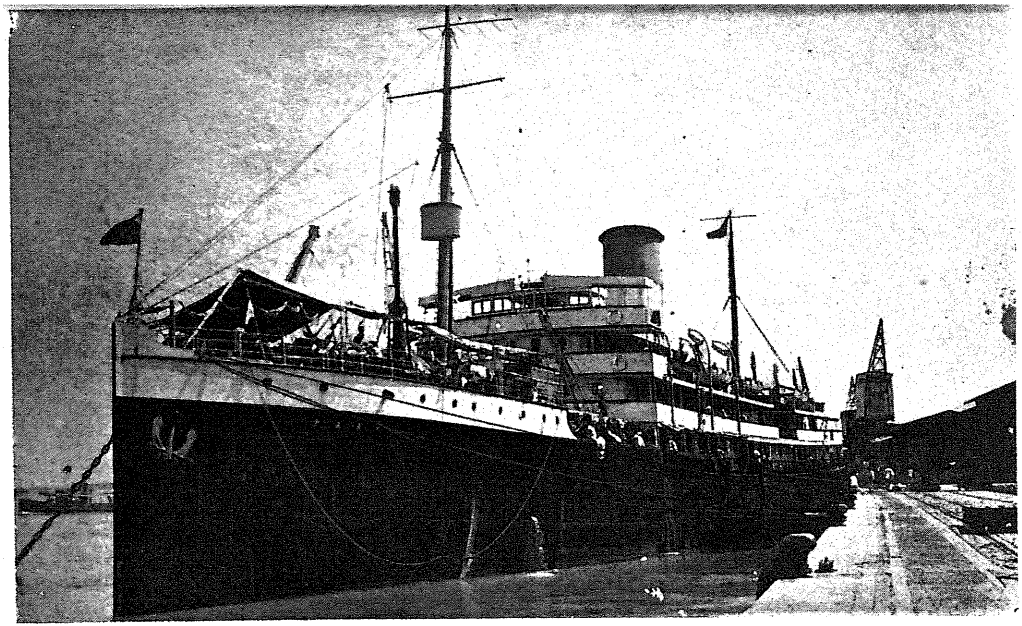
Não! Queixemo-nos do nosso descuido em secundar a providencia constitucional, não votando leis complementares, a cuja sombra se organizassem muitas empresas capazes de explorar o serviço de navegação, creando estaleiros nacionaes, aproveitando-se o nosso trabalho e os nossos recursos, a nossa coragem, e os nossos estimulos, e não sejamos injustos para os que, com tanto descortino patriotico, pleitearam e fizeram vencedora a disposição tantas vezes malsinada. Ao privilegio da cabotagem, estabelecido na Constituição de 24 de fevereiro, deviam seguir-se leis complementares,

encorajando a marinha, animando-a pela concorrencia de novos capitaes que nella se empregassem, aproveitando-se nessa industria a nossa madeira e o nosso ferro, o nosso carvão, o nosso trabalho e, o que é mais, a nossa coragem na lucta da vida do mar que, ao espraiar-se pelas nossas costas, nos ensina a ser fortes e nos convida a dominal-o.

Ao envez de serem protegidas esta e outras industrias proveitosissimas aos reaes e sagrados interesses do paiz, praticámos o mais exaggerado proteccionismo na tarifa das nossas Alfandegas; prohibimos mesmo a entrada de mercadorias extrangeiras que não produzimos; tornámos a vida impossivel pela carestia de tudo quanto é mais necessario á existencia; defraudámos a economia popular e abrimos margem a que enriquecesse meia duzia de exploradores de industrias que de nacionaes só teem o nome; empobrecemos a massa geral para que enriquecessem os felizes.

A prova pratica, entretanto, que, durante estes ultimos annos, temos tirado da excellencia incontestavel do principio constitucional que reservou á nossa bandeira o commercio maritimo entre os portos brasileiros, é de molde a não dar mais logar á contestação seria. Mais alto do que palavras falam os factos e estes, que ahi estão, são publicos, positivos e incontestes.

Pronunciada a crise dos transportes maritimos pela retirada das aguas do Atlantico-sul de grande numero de vapores que, entre os portos da Europa, America e os do Brasil, faziam o nosso commercio de importação e exportação, a marinha mercante nacional, creada á sombra do privilegio e, em grande parte, só por isso creada, pôde corresponder, com indubitaveis vantagens,



Paquete PARÁ do Lloyd Brasileiro

ao appello que, de todos os pontos do paiz, lhe faziam o commercio, as industrias e a agricultura. A' proporção que augmentava, no mar, a caçada de uns belligerantes contra os outros, mais raro se tornava o transporte para aquelles destinos. Sem prejudicar a cabotagem, cujas exigencias, desde logo, começaram a augmentar pela procura de generos nacionaes nos principaes mercados do paiz, onde se sentia e ainda se sente a falta dos importados do extrangeiro, a nossa marinha mercante desafogou o commercio exportador de café para os Estados Unidos, e de outros generos para alli e para a Europa, arrancando-nos de um formidavel pesadelo.

Só o Lloyd Brasileiro, em 1915, transportou para a America do Norte 1.447.049 saccas de café, 4.981.535 kilos de borracha, grande quantidade de couros, pelles, carnes congeladas e castanhas, trazendo-nos 10.362.853 kilos de farinha de trigo e consideravel somma de mercadorias que vieram substituir, em nossas praças, as que, em alta escala, importavamos da Europa. Naquelle mesmo periodo, a Companhia Commercio e Navegação realizou entre os portos europêos, americanos e os do Brasil o transporte de 1.106.556 volumes com o peso de 55.597.211 kilos de mercadorias differentes.

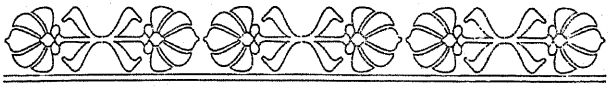
Durante o anno passado esse inter-cambio continuou a ser effectuado pelo Lloyd Brasileiro, Lloyd Nacional e pela Commercio e Navegação de modo mais intenso ainda.

Que difficil situação não teria sido a da lavoura do café paulista e a de outros Estados, em os dous ultimos annos, depois da guerra, sem o transporte que o Lloyd Brasileiro, a Commercio e Navegação e o Lloyd Nacional lhes tem proporcionado para os Estados Unidos,

e para a Europa e vice-versa? Não tivessemos o privilegio de cabotagem, á cuja sombra, mesmo sem maiores auxilios, a marinha mercante tem tomado incontestavel impulso e essa marinha teria sido asphyxiada pela extrangeira, apparelhada de melhores elementos para vencer-nos e matar-nos na lucta da concorrencia. E, então, quando a navegação sob outras bandeiras não é frequente agora, em nossos portos, reduzida a ruinas a nossa marinha mercante, veriamos o nosso commercio embaraçado pela falta de transporte, as industrias paralysadas pela ausencia dos elementos que a importação lhes proporciona e a agricultura a encelleirar, em grandes depositos, o producto de suas colheitas, sem escoamento para os mercados do extrangeiro e para as praças do proprio paiz.

Que bella e utilissima lição!

Benemeritos os legisladores da Constituinte que, com tanta visão patriotica, reservaram aos navios nacionaes o privilegio da cabotagem!



Encargos da navegação

Corre entre nós como aphorismo e como tal vemos constantemente citado, o seguinte: — quem diz Brasil, diz marinha — e assim devêra ser, pois, não se justifica nem se explica facilmente a nossa inercia, o nosso desinteresse e porque não dizer? a nossa aversão á vida do mar. E porque a nossa marinha mercante já não é forte, desenvolvida e futurosa? Porque os nossos compatricios não disputam, com emulação, a carreira maritima neste paiz em que, de norte a sul, o oceano nos accorda sempre ao embate de suas ondas?

E' porque o governo não procurava encaminhar convenientemente as nossas tendencias de paiz ainda na infancia do regimen liberal e republicano; porque a instrucção primaria ainda é uma migalha, que não póde fartar um povo faminto de conhecimentos e baldo de tudo quanto diz respeito ao cultivo mais rudimentar do espirito; porque o emprego publico, da maior categoria á minima, de chefe de secção a servente, é a mais

constante aspiração dos moços, cuja actividade poder-se-ia applicar em tanto trabalho remunerador e nobre! E' por isso que a marinha mercante constituia uma carreira precaria, sem futuro risonho a attrahir braços e intelligencias, numa terra em que a natureza nos aponta, todos os dias, e nos indica, com tanta precisão, o rumo do mar! E no emtanto, apesar de já contarmos 26.690 kilometros de estradas de ferro, cortando os principaes Estados da União, de norte a sul, elles ainda não se acham ligados entre si, nas diversas direcções para onde se devem encaminhar as suas relações mais necessarias e urgentes, de modo que só a marinha os entrelaça e os põe em maior contacto com os centros populosos e commerciaes do paiz, nesta faixa colossal de mais de mil e duzentas leguas de costas, bordadas, aqui e alli, de remansosas bahias, optimas enseadas, e rumorosas cidades, cambiando-lhes os productos da industria e animando, pela facilidade de rapidas e frequentes communicações, o commercio da Republica.

A navegação foi e é, cada vez mais, uma industria, como outra qualquer, na qual os capitaes correm a procurar emprego e renda remuneradora, sendo conveniente lembrar que nenhuma offerece maiores riscos e póde proporcionar mais avultados prejuizos; si, além desses encargos, que são naturaes, a tributam pesadamente, e a cercam de toda a sorte de embaraços, difficultando-lhe a acção normal por exigencias superfluas e contribuições exaggeradas, ella se enfraquece e se arruina. Não é bastante para amparal-a em Estados novos, como o Brasil, subvencionar uma ou mais companhias que explorem o serviço de cargas e passageiros nos portos nacionaes ou mesmo extrangeiros, uma vez

que não se lhes proporcionem outros elementos de prosperidade e desenvolvimento. A subvenção ampara a empresa, póde concorrer mesmo para seus lucros, mas não desenvolve, só por si, a marinha, nem estimula a industria de navegação propriamente dita, que requer para o seu maior progresso a pratica de differentes providencias de outra ordem ; a descontinuidade e irregularidade de cargas nos portos e, não raro, a inaccessibilidade delles e as crises de producção representam tropeços contra os quaes, nem sempre, a subvenção é remedio compensador.

Era, até então, esse o nosso systema ; subvencionavamos varias empresas, a quem, de regra, impunhamos uma série de obrigações de tal ordem que diminuiam, de muito, os favores que se lhes concediam, e, ás vezes, aggravavam-lhes até as condições, sujeitando-as a perda de tempo, o que, valendo muito para todas as mais industrias, assume, na de transportes, uma importancia capital. A demora nos portos representa despesas dobradas.

A' troca da subvenção lhes exigiamos um grande abatimento nas passagens e nos fretes para a União e para os Estados ; impunhamos-lhes os dias de partida e os pontos de escala, e mais obrigações que tornavam a direcção das empresas completamente subordinada aos agentes do poder publico, ao mesmo tempo que se crivava dos mais pesados impostos tudo o que dizia respeito á navegação e seus accessorios. Um navio do Lloyd Brasileiro, por exemplo, em uma viagem redonda desta capital a Manáos, com escala pelos portos do norte, despendia só com exigencias dos regulamentos das Capitanias dos Portos, do Correio, da Alfandega, Policia e Praticagem,

mesmo nos portos em que muitos commandantes poderiam entrar sem o seu auxilio, — 3:094$780!

A esses pesados encargos que oneravam a navegação nacional, embaraçando-lhe os movimentos e encarecendo-lhe naturalmente o frete, não foi indifferente o projecto da Camara que estudou as causas que entorpecem a nossa marinha, entravam a industria dos transportes e difficultam o commercio nas suas variadissimas e constantes relações, sendo de justiça lembrar que, no regulamento da marinha mercante e navegação de cabotagem, approvado pelo decreto n. 10.524, de 23 de outubro de 1913, muitos desses vexames já foram supprimidos, aproveitadas assim varias disposições do referido projecto.

A dispensa da carta de Saude para as embarcações de cabotagem que transportam passageiros de porto a porto nacional e a respectiva visita medica nos portos, nas paradas da escala, salvo casos especiaes, ao criterio da auctoridade sanitaria superior; a reducção de 50 % nas taxas de doca e atracação para os navios empregados na cabotagem; a exigencia de simples sello de 1$ nos *passes* de vapores que devem ser gratuitos; a diminuição de 50 % que se lhes concede em todas as taxas a serem cobradas nos portos da União, modernamente construidos; a permissão que se lhes dá de entrarem nos portos e communicarem com a terra, independente das visitas da Alfandega e da Policia, são favores que, sommados, tendo em conta a economia de tempo que delles decorre, representam uma grande cópia de auxilios á navegação e ao commercio maritimo do paiz.

A pratica de vistorias a secco, amiudadamente, ás mais das vezes sobrecarregadas de gastos improductivos,

foi abolida no projecto approvado pela Camara. Quanto a despesas relativas á praticagem das costas, portos e rios, ellas podem ser sanadas, attendendo-se assim ás reclamações das differentes Associações Commerciaes da Republica, permittindo-se que os navios e vapores que tiverem pratico, fazendo parte da sua tripulação, fiquem dispensados dos serviços das praticagens dos portos, costas e rios, exonerados, por isso, de todas as despesas e taxas a que seriam obrigados se desses serviços se houvessem utilizado.

As queixas contra as despesas com a praticagem eram, com effeito, continuas e ás vezes auctorizadas. « Com relação á marinha mercante — escreveu o almirante Belfort Vieira (7) — a taxa de praticagem é um onus que se não justifica e se não compadece com a nossa situação de paiz novo, maximé cabendo á União, como fonte principal de receita, a taxa sobre a importação de productos extrangeiros. »

A disposição, que o projecto adoptou e que póde ser ainda modificada no sentido mais liberal, attenua muito as queixas, até então, levantadas contra a praticagem, convindo notar que, muitas vezes, mesmo nos portos já melhorados, rios de difficil accesso e perigosa passagem, não será prudente dispensar os serviços dessas associações, cabendo ao Governo Federal fiscalizar-lhes a acção, de accôrdo com a legislação vigente, necessidades da marinha mercante e reclamações do commercio.

Um caso ha, porém, em que a praticagem não deve ser dispensada e é quando se trata precisamente de

(7) RELATORIO DO MINISTERIO DA MARINHA.— 1912.

navio extrangeiro, commandado, portanto, por official extrangeiro. As difficuldades, que offerece a entrada e a sahida dos nossos portos e bahias, constituem uma defesa natural de subida importancia. A simples retirada do balisamento, que as indica e orienta, torna difficil o seu accesso e até mesmo o impossibilita. Abrir mão dessa vantagem, para permittir a navios extrangeiros a entrada livre em nossos portos, é desprezar esse natural elemento de defesa que a natureza tão sabiamente nos proporcionou.

A praticagem é obrigatoria em differentes paizes maritimos, mesmo tratando-se de portos de facil accesso. Nesse ponto o nosso liberalismo póde prejudicar-nos.

Impostos estaduaes e municipaes

Todas as providencias, que a Camara adoptou por lhe parecerem efficazes no sentido de aliviar a industria dos transportes de pesados encargos, que a oneram e facilitar o commercio maritimo, sempre crescente, perderiam muito, senão de todo, a sua efficacia, si não cogitasse tambem de extirpar de uma vez o abuso inaudito que, pelos Estados e municipios, se vae perpetrando, qual seja tributar-se, por varias formas e modos diversos, a navegação. Tributam os Estados e ás vezes concomitantemente os proprios municipios as agencias de companhias de navegação ou escriptorios particulares dessa industria, criam impostos sobre as embarcações de cabotagem e, como á argucia de taes legisladores não escapam pretextos, a marinha mercante se vê, sob varias fórmas, presa em uma complicadissima rêde de impostos, verdadeiramente absurdos, além de inconstitucionaes.

Que os impostos e taxas lançados sobre a navegação pelos Estados e municipios são inconstitucionaes, é facil provar, sem maiores argumentos e só pela simples leitura dos artigos da Constituição de 24 de fevereiro. Os legisladores da Constituinte, no nobre pensamento de engrandecer a marinha mercante nacional, dando-lhe o privilegio da cabotagem no paiz, não podiam conceber que, mais tarde, se consentisse que Estados e municipios, sob varios pretextos, tributassem a navegação e o commercio maritimo, tanto assim que, no art. 11, n. 1, estabeleceram:

> « E' vedado aos Estados, como á União: 1º *crear impostos* de transito pelo territorio de um Estado, ou na passagem de um para outro sobre productos de outros Estados da Republica ou extrangeiros e *bem assim sobre os vehiculos de terra e agua que os transportarem.* »

Querer favorecer a navegação do paiz e principalmente a de cabotagem, deixando-a sujeita a maior ou menor serie de contribuições dos Estados e dos municipios, por onde ella se fosse fazendo, seria querer e não querer ao mesmo tempo, pois não haveria, no caso, industria mais desprotegida e tão crivada de contribuições do que a dos transportes maritimos ou fluviaes, quando, entretanto, o pensamento claro dos legisladores republicanos foi amparar, por todos os modos, a navegação nacional. Nem mesmo sobre embarcações que fazem o commercio de navegação interior, nos rios dos differentes Estados, podem estes e os municipios legalmente lançar impostos, qualquer que seja a natureza

delles, como procuraremos provar. O art. 13 da Constituição diz: «*O direito da União e dos Estados* de legislarem sobre viação ferrea e *navegação interior* será regulado por lei federal.

Paragrapho unico. A navegação de cabotagem será feita por navios nacionaes.»

Temos, pois, que o direito de legislar sobre navegação maritima cabe exclusivamente á União, pelos seus representantes, o que facilmente se infere do pacto de 24 de fevereiro, reservando-se ao Congresso Nacional *legislar* no sentido de estabelecer o direito da União e dos Estados sobre a navegação interior. Ora, o Congresso ainda não legislou sobre o assumpto em particular, podendo na lei que decretar chamar a si toda a competencia em materia de navegação interior ou abrir mão de toda essa competencia a favor dos Estados, ou ainda dividir com elles essa mesma competencia. Como, entretanto, até então, não se tenha conferido por lei federal aos Estados, e muito menos aos municipios, attribuições nesse sentido, evidente se torna que todos os impostos e taxas, que uns e outros vão creando e cobrando sobre a navegação, são insophismavelmente inconstitucionaes e abusivos.

> «Com a prohibição desses impostos, — escreve João Barbalho (8) — no tocante aos productos dos outros Estados da Republica ou extrangeiros, completa a Constituição o seu plano de plena liberdade de commercio interestadual, quer por terra quer por agua. Sem o transito

(8) *Commentarios á Constituição Federal*: Pag. 41.

livre através dos Estados e dos municipios, esse plano seria falho.

Basta imaginar os tropeços e embaraços fiscaes, os encargos e despesas que a cada passo accresceriam ao transporte, com prejuizo da prompta expedição e do preço das mercadorias, para considerar quanto é sabia e fundada a prohibição ; ella protege a producção, anima a industria, favorece ao consumidor e concorre para o incremento da riqueza nacional.

E' vedado aos Estados, como á União, diz o artigo ; mas embora expressamente não se refira aos municipios, não se pode deixar de comprehendel-os tambem na prohibição.

Elles são partes integrantes dos Estados, divisões administrativas destes, e não pódem pretender maiores poderes que os do todo de que são fracções. »

E mais adeante, á pag. 45, continúa o illustrado commentador :

« Navegação, canaes, portos, estradas, correios e telegraphos, grandemente interessam á prosperidade geral, ao commercio e ao desenvolvimento da riqueza publica e não pódem escapar á solicitude dos governos.

Em um regimen federativo é preciso estabelecer a partilha sobre tal objecto, entre o governo nacional e os governos locaes e o criterio discriminativo ha de achar-se na missão

e tarefa respectivamente assignalada a esses governos.

E, assim, o que entende com o interesse de toda a nação, com o commercio extrangeiro e interestadual, com as grandes vias de communicação, isso não poderá deixar de ficar a cargo da União, zeladora do interesse geral, responsavel pela segurança externa do paiz e mantenedora das relações com as potencias extrangeiras. »

Esta é a verdadeira doutrina que não póde ser contestada e já tem a seu favor a jurisprudencia dos tribunaes, em differentes julgados nesta capital. Infelizmente nem todos querem usar do recurso judiciario contra as extorções que se encapam á sombra da lei e taes impostos, a principio lançados a titulo de ensaio, se vão posteriormente firmando com prejuizo da marinha mercante.

E serão verdadeiros os clamores que, de toda a parte, se levantam contra esses impostos? Crearão e cobrarão os Estados, esquecidos de suas attribuições e invadindo a esphera de acção que lhes não pertence, impostos que vão incidir sobre a navegação, onerando-a? Infelizmente a resposta não será pela negativa. Vejamos: cobram impostos, sob titulos differentes, o Pará, o Maranhão, a Parahyba, Alagôas, Sergipe, a Bahia e Pernambuco. Estados ha em que sobre os serviços de navegação incidem dous e mais impostos.

Esta série de impostos cobrados pelos municipios e pelos Estados sobre a navegação, ao lado de outros onus do Governo Federal, hoje mais aliviados, augmentava tanto as despesas necessarias e gastos das companhias

que exploram a industria de transportes por agua que a consequencia era o frete caro e o serviço mal feito. E como o commercio e as classes productoras, principalmente a agricola, só julgam o problema da navegação pela maior ou menor barateza do frete, pelo qual se transportam os seus productos, sem indagar das causas que influem no preço desse transporte, não se cançavam de gritar contra a cabotagem, pedindo aos poderes publicos o seu amparo contra as companhias de navegação.

Deante de tal situação anormal e anarchica, altamente prejudicial ao commercio maritimo e á navegação, que não póde prosperar sob carga tão pesada, verdadeira rêde em que se lhe embaraçam todos os movimentos, é mister chamar a attenção dos Estados e dos municipios para a letra clara da Constituição republicana, prohibindo-os, em absoluto, de taxar, sob qualquer pretexto, a navegação nacional; e como ao Congresso cabe, pelo art. 13 da mesma Constituição, limitar a competencia da União e dos Estados em materia de navegação interior, já é tempo de se lhes dizer que não devem mais tributar essa navegação, qualquer que seja o motivo de que se possam servir para fazel-o.

E' esta uma providencia de alta significação e, si não a pudesse tomar o Congresso, certo é que não nos seria possivel amparar a navegação nacional, proteger a cabotagem e concorrer para o engrandecimento da nossa marinha mercante de que, dada a exigencia do paragrapho unico do art. 13 do pacto de 24 de fevereiro, depende a prosperidade e desenvolvimento das industrias e do commercio do nosso paiz, em todas as suas relações mais variadas.

As equipagens e o seu effectivo

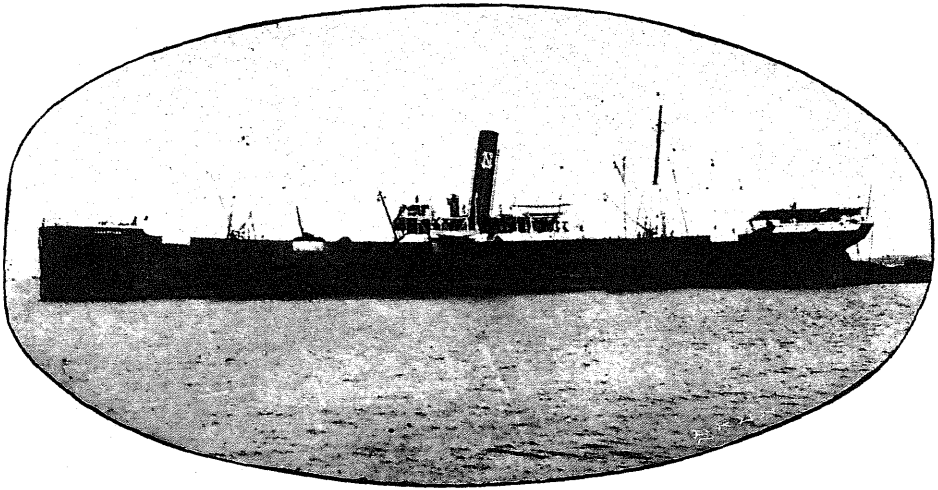
E' pauperrima a nossa legislação relativa á marinha mercante e industrias connexas. No Imperio era o Codigo Commercial, dous ou três decretos, baixados pelo Executivo para o serviço aduaneiro, nos quaes incidentemente se encaixavam varias disposições a respeito do commercio maritimo, nacionalidade de embarcações, seu commando e os regulamentos das Capitanias dos Portos, a cuja direcção se tinha confiado a marinha mercante no Brasil. E' bastante lembrar que a disposição, pela qual se aboliu no paiz, em 1862, o privilegio de cabotagem, de que, até então, gosavam os navios nacionaes, apesar da importancia de tão extraordinaria medida, não figura em nenhuma lei especial, como parece devia acontecer, mas sim nas autorizações geraes do orçamento da receita e despesa do Imperio, votado para o exercicio de 1862 a 1864.

Na Republica, instituido um novo regimen para a marinha nacional, para quem a Assembléa Constituinte

volveu olhos piedosos, dando-lhe mão generosa afim de amparal-a, não correram melhor as cousas, nem mais numerosas foram as leis de que careciamos para dar-lhe nova organização nos modernos moldes que se creavam. Contamos a lei n. 123, de 11 de novembro de 1892, e... os regulamentos das Capitanias dos Portos, onde se tem continuado a legislar a respeito da marinha mercante e commercio maritimo. Só em 1913 appareceu um regulamento especial, tratando esclusivamente da marinha mercante e navegação de cabotagem, fóra dos regulamentos das Capitanias dos Portos, onde, durante desenas de annos, tem vivido encaixada a legislação da nossa marinha de commercio. E' o regulamento approvado pelo decreto n. 10.524, de 23 de outubro do referido anno, a que já nos referimos extrahido, em grande parte do projecto approvado pela Camara dos deputados em 1909.

Na lei n. 123, de novembro de 1892, que figura como lei organica da marinha mercante, para cumprimento do dispositivo constitucional que nacionalizou a cabotagem, lei incompletissima sob todos os pontos de vista, nada se dispõe a respeito do effectivo das embarcações brasileiras, nem se nomeia a auctoridade a quem deveria caber a importante tarefa de prefixal-o, o que em regulamentos posteriores o Poder Executivo tem conferido, como no Imperio, ás Capitanias dos Portos. Não são de menor gravidade os inconvenientes de semelhante arbitrio, que levantou continuados protestos no dominio do antigo regimen, como continúa a dar origem a queixas, não menos fundamentadas e justas, nos tempos que correm.

São constantes as reclamações das empresas, armadores e proprietarios de embarcações contra as decisões



Um cargueiro da Companhia Commercio e Navegação que, durante a guerra, tem mantido intenso trafego com os portos europeus

das nossas Capitanias, pelas quaes se lhes exige numeroso pessoal de equipagem o que augmenta sobremodo, os gastos da navegação e o pagamento das soldadas. Filhos da lacunosa legislação antiga, estes protestos que são velhos, e datam de epocha anterior a 1860, se repetem nós nossos dias com a mesma gravidade e pela mesma falta de clareza das nossas leis, ou melhor pela ausencia dellas.

Em 1862 escrevia Tavares Bastos: « A nossa tripulação é, em regra, muito numerosa, um terço mais do que a inglêsa e dous quintos mais do que a americana. Segundo o sr. Souza Martins, um navio de cabotagem do Rio Grande do Sul, arqueando 200 toneladas brasileiras, leva a bordo um capitão, um contra mestre, oito marinheiros e quatro moços: ao todo 14 pessôas. Os inglêses não empregariam rigorosamente mais de 10 individuos. Teve a bondade de informar-me o sr. L. Paridant que uma embarcação extrangeira das mesmas dimensões só empregaria sete homens de tripulação, a saber: capitão, piloto, cosinheiro, tres marinheiros e um moço; sendo brasileira, porém, admittiria onze individuos: capitão, piloto, oito marinheiros e um moço. Só os barcos de 60 a 80 toneladas é que, entre nós, se limitam a sete homens de equipagem ». (9)

Não deixaremos passar despercebidas essas reclamações, sejam ou não sejam justas, sejam ou não sejam em todos os casos verdadeiras, e como não deve ser indifferente ao poder publico esse detalhe — o numero minimo de individuos necessarios á guarnição ou equipagem dos nossos navios mercantes — por isso que lhe

(9) Obra citada.

cabe o dever de garantir a vida, a segurança e os variadissimos interesses confiados á navegação, necessario se torna limitar, o mais possivel, o arbitrio dos que o tem de fixar.

Confiar a empresas, proprietarios e armadores a prefixação de um minimo, a seu juizo, sufficiente para a tripulação de suas embarcações, seria sujeitar, muita vez, a vida e a propriedade alheias á gananciosa ambição de armadores ou proprietarios pouco escrupulosos.

E' de uso entre nós, como já dissemos, desde o antigo regimen, deixar-se esse limite ou a determinação desse minimo ás Capitanias dos Portos, as quaes, tendo em vista as necessidades da navegação, a que se destina o navio, a sua qualidade e condições, tonelagem e machinas, são as competentes para fixal-o, sendo que ainda pelo decreto n. 6.617, de 29 de agosto de 1907, se lhes confirma essa attribuição, definitiva e sem recurso. O regulamento chamado da marinha mercante e navegação de cabotagem, actualmente em vigor, mantendo o arbitrio das Capitanias no tocante á fixação do minimo do pessoal da equipagem, estabelece recurso desse acto, sem delonga, para o juizo federal. E' mais uma disposição do projecto da Camara trasladada para o regulamento.

Não sendo possivel dispensar a audiencia da auctoridade publica na prefixação do minimo das equipagens dos navios nacionaes, por justificadissimas razões, não é justo tambem exigir das companhias, armadores ou particulares, pessoal mais numeroso do que o seguramente indispensavel á equipagem de cada embarcação, de accôrdo com a sua tonelagem, destino a seguir, escalas a fazer, e segurança da navegação. Entretanto, dada a actual organização, na ausencia de uma directoria es-

pecial da marinha mercante, só nas Capitanias dos Portos, tendo-se em vista as condições de cada embarcação e mais circumstancias que podem influir no sentido de se exigir maior ou menor pessoal na equipagem que a deve guarnecer, póde-se, com firmeza, estabelecer o effectivo minimo dessa equipagem.

Nem sempre procedem as queixas contra o pretendido excesso de pessoal nas tripulações dos navios nacionaes, principalmente quando se considera o seguinte : as tripulações dos nossos navios não o abandonam nos portos armadores, terminada a viagem, para ser a embarcação entregue a pessoal novo, encarregado da limpeza e reparos de sua conservação. E' a propria tripulação que se encarrega desses serviços, tendo sempre pouca demora no porto terminal da viagem. A navegação de cabotagem, dada a natureza de nossas costas e o difficil accesso de muitos dos nossos portos, é penosa e demanda extremos e continuados cuidados.

« E' costume dizer — escreveu Servulo Dourado, o reformador do Lloyd Brasileiro (10) — que a navegação de cabotagem no Brasil é sobrecarregada com despesa de pessoal de bordo superior ás necessidades de cada navio e, não raro, se argumenta com o exemplo de marinhas extrangeiras. A differença, que desse estudo comparativo possa resultar, não é de molde a produzir tão pesados gravames como os que continuadamente se attribuem áquelle facto, sendo de justiça reconhecer que, se em certos casos, o pessoal da equipagem póde ser considerado numeroso, isso mesmo mais facil torna a conser-

---

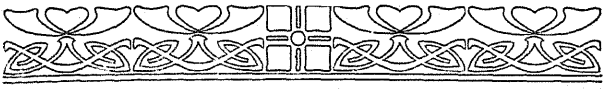
(10) Relatorio apresentado ao Ministro da Fazenda— Lloyd Brasileiro — 1916 — Pag. 68.

vação do navio e menores os gastos com os seus reparos e concertos.

Assim devemos estabelecer que as embarcações que fizerem a navegação de pequena cabotagem ou fluvial terão um piloto; dous, si se empregarem na navegação de grande cabotagem; e tres, quando se destinarem á navegação de longo curso. Quanto á lotação de machinistas, nas embarcações a vapor, deve ser ella determinada, tomando-se por base a força das machinas por cavallos indicados; a dos foguistas e carvoeiros pela tonelagem de carvão consumido e disposição das caldeiras, e a dos cabos foguistas pela disposição das machinas motoras e numero e quantidade de machinas auxiliares. Com relação ao minimo do pessoal effectivo do resto da equipagem dos navios não é possivel firmar-se na lei uma base segura; elle deverá ser prefixado, como até aqui, pelas Capitanias dos Portos, emquanto não tivermos a Directoria da Marinha Mercante, conforme as necessidades do serviço a bordo, a tonelagem da embarcação e a viagem a que se destinar, circumstancias e condições que variam a cada momento e, por isso, escapam ás disposições da lei.

Comtudo, para se acautelarem os interesses de todos, os do poder publico, a quem não póde ser indifferente a segurança da navegação e os dos proprietarios e empresas, desapparecendo, de uma vez, os motivos de reclamações a tal respeito, se lhes permittirá recorrer sempre da deliberação das Capitanias, quando fixarem o minimo das equipagens, para o juiz federal da praça em que estiver ancorada a embarcação, ouvindo-se a respeito a companhia ou companhias de seguros, directamente interessadas na segurança da navegação. Insti-

tuido esse recurso para a auctoridade federal, completamente fóra da alçada das Capitanias dos Portos, cessará o arbitrio, si arbitrio houver, garantindo-se amplamente o exercicio do direito respeitavel das empresas e proprietarios e o cumprimento da lei.



Nacionalidade das tripulações

E' claro que o legislador constituinte, instituindo no paragrapho unico do art. 13 da Constituição da Republica que a navegação de cabotagem e o seu commercio só poderiam ser feitos, em nosso paiz, por navios nacionaes, creando assim para as companhias, empresas ou proprietarios, exclusivamente brasileiros, o privilegio da extensa navegação de nossas costas, rios e lagôas navegaveis, para incrementar, fortalecer e tornar prospera a marinha nacional, poderoso elemento de nossa civilização e segura e efficaz garantia de nosso progresso, não poderia ter concebido a idéa extravagante e contraproducente de só se exigir, para cumprimento do dispositivo constitucional, a mera nacionalização material do navio.

Não foi, de certo, esta a comprehensão que o legislador constituinte deu e pretendeu que no futuro dessemos aos termos — navios nacionaes — empregados no dispositivo constitucional, porque isso seria uma burla;

seria querer os fins sem proporcionar os meios que levam á consecução d'elles; seria, emfim, a annullação dos patrioticos desejos dos que pleitearam e conseguiram na Constituinte republicana, contra a onda volumosa dos que pregavam a liberdade do commercio de cabotagem, a inserção, no pacto de 24 de fevereiro, do dispositivo citado.

Pelas circumstancias especiaes em que, em dados momentos, se póde encontrar um paiz em face de graves acontecimentos politicos militares, dentro do seu proprio territorio ou fóra delle, e attendendo-se ao facto de ser sempre a marinha mercante, apparelhada de recursos proprios, chamada a desempenhar importante papel em taes conjuncturas, a legislação de todos os povos modernos consigna medidas efficazes e utilissimas a respeito de uma prompta e necessaria utilização dos navios de commercio, fazendo exigencias bem justificadas quanto á nacionalidade dos que os tripulam.

Haja ou não haja privilegio da cabotagem, restricções, limitações ou franquias aos navios de nações extranhas, está estabelecido, em todas as marinhas mercantes do mundo, com excepção sómente da Inglaterra, de que agora nos lembramos, serem, pelo menos, os postos principaes nas suas embarcações reservados exclusivamente a cidadãos do paiz, dotados das habilitações e requisitos exigidos pelos codigos respectivos para a segurança da navegação e garantia da grande somma de interesses que lhes são confiados. Na França, pela legislação de 1901, só francêses podem aspirar o commando dos navios nacionaes que se destinam á navegação de longo curso ou cabotagem e todos os mais officiaes, quer se trate igualmente de cabotagem, quer de navegação

de longo curso, devem ser francêses, exigindo-se tambem que da equipagem, pelo menos, tres quartos sejam representados por francêses.

Não é diversa a conducta de outras nações modernas, cuja legislação tivemos ensejo de compulsar ; a Espanha, a Grecia, a Italia, a Russia, o Mexico e os Estados Unidos exigem não só para o commando de seus navios mercantes o requisito da nacionalidade, como estendem essa exigencia, já a toda a tripulação, já á parte consideravel della, tendo em vista, o que é logico prever, as considerações que a proposito acima expendemos.

Andaram sempre no rumo dessa mesma corrente os nossos legisladores do Imperio. Foi assim que, pelo decreto A, de 22 de junho de 1836, art. 308, só eram considerados brasileiros os barcos construidos no Imperio e os cascos construidos no extrangeiro de propriedade brasileira, cujos proprietarios e commandantes fossem brasileiros, exigencia que se repetiu mais tarde no art. 496 do Codigo Commercial, II parte, com relação aos capitães e mestres das embarcações nacionaes.

Quando na Republica, tres annos depois de ter sido decretada pela Constituição Federal a nacionalização do commercio de cabotagem, pretendeu o legislador ordinario dar cumprimento a esse dispositivo constitucional, encontrou-se a braços com as maiores dificuldades praticas ; a navegação de cabotagem entregue aos navios extrangeiros, que, mantidos por companhias poderosas, offereciam concorrencia anniquiladora á navegação nacional, mal apparelhada e desprotegida do poder publico, no paiz em que já fôra relativamente florescente e prospera ; as empresas brasileiras combalidas pela concorrencia que as prejudicava ; a frota mercante reduzidissima ;

os estaleiros nacionaes fechados, sem trabalho e a industria exangue e morta. Tornou-se então necessario, para resalvar numerosos interesses do commercio, não se difficultando as facilidades das communicações e do transporte, procrastinar, por dous annos mais, a execução do dispositivo contido no paragrapho unico do art. 13 da Constituição, o que se fez pelo decreto n. 227, de 5 de dezembro de 1894, até que a marinha mercante nacional se apparelhasse para os encargos que se lhe exigiam em troca do favor constitucional.

Passados os dois annos decorridos de 1894 a 1896, não eram accentuadamente mais lisongeiras as condições geraes da nossa marinha de commercio, e como, entretanto, era preciso não adiar por mais tempo a pratica de uma medida que os legisladores da Republica, no Congresso Constituinte, reputavam pelas suas virtudes o remedio seguro e efficaz para o rejuvenescimento della, o regulamento expedido para a execução da lei de cabotagem, decreto n. 2.304, de 2 de julho de 1896, abrindo certas excepções a favor de navios extrangeiros no tocante a cargas e passageiros nos portos da Republica, exigia que o commando das embarcações nacionaes só pudesse ser entregue a brasileiros, permittindo, comtudo, que um terço de cada equipagem fosse constituido mesmo de extrangeiros.

Era procedente, justificada e no momento de incontestavel conveniencia, essa concessão a extrangeiros que, engajados a bordo de navios nacionaes ou extrangeiros, então naturalizados, seriam arrojados á rua, si a lei não tivesse generosamente permittido a excepção. Hoje, porém, 20 annos depois, quando a marinha mercante tem feito relativo progresso e já dispomos de

larga messe de pessoal para tripular os nossos navios, já é mistér exigir que as equipagens das embarcações nacionaes se componham sempre de brasileiros natos ou naturalizados, não devendo em cada tripulação existir mais de um terço de extrangeiros naturalizados.

O commando de navio nacional, porém, só deve ser confiado exclusivamente a brasileiro nato; razões de ordem superior indicam essa providencia, de que nos dão exemplo os povos mais liberaes do mundo. Paizes ha em que não se reconhece a nacionalização de seus subditos em nações extrangeiras. A guerra européa, entre outros factos interessantes que nos revelou, deu-nos o ensejo de ver commandantes de navios nacionaes, naturalizados aqui, abandonar o seu posto para irem servir na marinha de guerra de seu paiz de origem. O leitor que tire, do que fica exposto, as conclusões tristissimas da repetição de factos semelhantes.

O extrangeiro que se naturaliza, fóra do seu berço natal, para servir na marinha de outro paiz, pelas condições especialissimas da propria vida do mar, arrojado hoje ao norte, amanhã ao sul, sempre nomada, não perde nunca as mais vivas lembranças de sua patria distante, nem jamais consegue matar as saudades de seus penates longinquos; não constitue, em geral, familia na patria adoptiva, onde não sente raizes que o prendam e o impulsionem á defesa de sua soberania, quando offendida, de sua dignidade e segurança, quando em perigo. Demais já é tempo de satisfazermos afinal uma das mais nobres aspirações da marinha mercante, a nacionalização da nossa navegação e commercio de cabotagem pela bandeira e pelo pessoal.

Serviço sanitario a bordo

Eram constantes as reclamações que se levantavam contra a injustificavel demora a que se sujeitavam, nos portos da escala, os nossos vapores que conduziam passageiros, demora occasionada pela exigencia da visita da Saude do porto e mais formalidades consagradas no regulamento aduaneiro, não sendo justo esquecer o exaggero de contribuições, de sello e taxas, que oneravam sobremodo a navegação nacional em aguas brasileiras.

Chegava o navio ao porto de escala, para onde muitas vezes conduzia apenas dois ou tres passageiros e não esperava receber grande quantidade de cargas, depois de uma viagem que não excedia de 20 ou 30 horas, de porto nacional a porto nacional, e não podia communicar com a terra, nem se lhe permittia accesso a bordo, sem a visita do medico da Saude que, por motivo que não importa indagar agora, não se dava pressa em ir cumprir o seu dever regulamentar.

Não é preciso grande esforço para demonstrar isso. Quem viaja pelos Estados do norte sabe que em muitos delles, daqui até Manáos, é necessario esperar a enchente das marés para entrar ou sahir dos portos; em Pernambuco, por exemplo, muitos vapores estão sujeitos a essa contingencia. A demora do medico e de outras auctoridades federaes, de que dependia o desembaraço do navio, acarretava a paralysação de todo o serviço de bordo e trazia, como resultado, o adiamento da partida por muitas horas, contra os interesses da empresa que era obrigada a maior dispendio pelo augmento fatal de alguns dias ao tempo calculado para a viagem redonda.

Nenhuma embarcação, das que transportam passageiros, pelo regimen antigo, podia iniciar e proseguir viagem de certo percurso, sem trazer a seu bordo um medico brasileiro, a quem cabia zelar pelo estado sanitario do navio e attender ás consultas e chamados dos passageiros que, no correr da viagem, se quizessem utilizar dos seus serviços; mas fosse ou não satisfactorio o estado sanitario de bordo, viesse a embarcação de remoto ponto do paiz ou de Estado vizinho e porto proximo, não se lhe permittia a communicação com a terra, sem a visita e a competente licença do medico da Saude do porto em que se dava entrada. Era assim que, não ha muito, chegava ao porto desta cidade um paquete nacional, trazendo viagem regular e optimo estado sanitario; mas só ás 6 horas e 5 minutos da tarde conseguia montar a fortaleza de Santa Cruz, e como o regulamento sanitario não permittia a visita depois de 6 horas, tinha o paquete de passar toda a noite incommunicavel, até que no dia seguinte, quasi sempre depois das 8 horas da manhã, se realizasse a visita e se desembaraçasse o navio de todas

as formalidades da Saúde, da Policia e da Alfandega. Isso acontecia em todos o portos.

Demorava-se a viagem, atrazavam-se as communicações de bordo para terra, e vice-versa, originando-se dahi graves prejuizos ao commercio e aos particulares em geral.

A visita da Saude, de porto nacional a porto nacional, como a tinhamos e ainda a temos até hoje, é uma velharia, um vexame que deve desapparecer, tomadas a bem da saude publica as providencias que a experiencia aconselha, de accôrdo com o que de mais moderno se tem legislado nos codigos extrangeiros, nesta parte e em outras muitas, dignos de imitação.

Em França, pelo regulamento sanitario de 1896, toda embarcação a vapor, encarregada do serviço postal ou do transporte de 100 passageiros, fazendo um trajecto de mais de 48 horas, comprehendidas as escalas, é obrigada a ter a bordo um medico, agente sanitario maritimo. Esse medico ou agente sanitario é escolhido e nomeado pelo governo, dentre os candidatos approvados por um jury, designado pelo poder publico, em exame que versa sobre epidemiologia, profilaxia, regulamentação sanitaria e suas applicações praticas. Não é diversa a legislação italiana nesta parte, e, tanto em França como na Italia, o serviço medico e a hygiene a bordo são de primeira ordem, entregues sempre a profissionaes de competencia e responsabilidade.

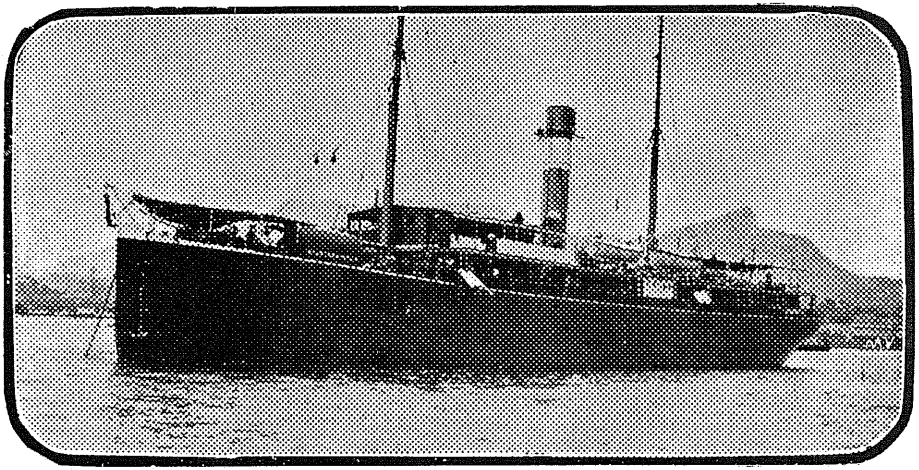
O projecto da Camara estabeleceu que nenhuma embarcação que tiver de fazer percurso superior a 72 horas, em aguas brasileiras, costas, lagôas e rios navegaveis da Republica, comprehendendo-se as escalas, poderá iniciar e continuar a viagem delineada, sem conduzir a seu bordo

um medico ou inspector sanitario maritimo, pago pela empresa a que pertencer o navio e designado pela Directoria de Saude Publica, dentre os medicos que forem approvados em concurso sobre materias relativas a essa especialidade. Assim, as embarcações que, em obediencia a essa lei, tiverem o seu inspector sanitario a bordo, ficarão dispensadas da carta de Saude e da visita do medico da repartição sanitaria dos portos em que forem tocando, podendo communicar com a terra, desembarcar e receber passageiros, uma vez que o estado sanitario de bordo seja bom e não haja ordem em contrario de auctoridade superior, no caso de denuncia ou suspeita contra a hygiene do navio, ou existencia de casos que despertem cuidados e receios da Directoria da Saude Publica e seus prepostos nos Estados. Si, pelo contrario, ha a bordo casos de molestia contagiosa ou se suspeita da existencia disso, o proprio inspector sanitario, ao entrar no porto, manda-içar o signal pelo qual se requisita a visita; não se permitte a communicação com a terra, e tomam-se todas as providencias necessarias a bem da saude publica.

Offerece esta innovação duas vantagens incontestaveis:

1ª, não se sujeita o navio a esperar a visita do medico da Saude de cada porto em que tocar, tendo sahido de porto nacional, o que corresponde a uma boa economia de tempo e dinheiro, economia que não é para desprezar no computo final de viagem;

2ª, confia a hygiene de bordo, a vida e saude dos passageiros e da tripulação aos cuidados e ao zelo de funccionarios, de certo modo, dependentes do poder publico, de quem são prepostos, embora remunerados



O FLORIANOPOLIS do Lloyd Brasileiro

pelas companhias ou empresas de navegação, o que é, com effeito, garantia de boa fiscalização e mais directa responsabilidade.

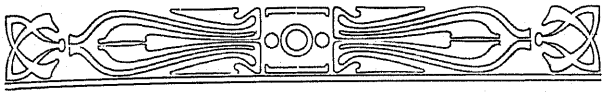
Um navio, que partia de Santos, com destino a Manáos, pagava só de taxas relativas á carta de Saude as seguintes quantias: em Santos, 20$; no Rio, 20$; no Espirito Santo, 20$; na Bahia, 20$; em Maceió, 20$; no Recife, 20$; na Parahyba, 20$; em Macáo, 30$; no Ceará, 45$; no Pará, 39$; ao todo 245$, não tendo sido, no correr de toda a viagem, alterado o estado sanitario de bordo. A lei trará pois, a favor da navegação nacional uma consideravel reducção de despesas, ao lado da economia de tempo que no caso, a juizo dos entendidos, representa extraordinrio beneficio.

Abolida a visita sanitaria, a que se achavam sujeitas, nos portos da escala, as embarcações brasileiras, que viajam nas aguas da Republica de porto a porto, e cabendo por isso aos inspectores sanitarios maiores responsabilidades é necessario exigir delles maior somma de conhecimentos para o mistér em que se vão empregar, de modo a não se transformar em enorme prejuizo e gravissimo inconveniente a regalia que, neste particular, pretendemos conceder á navegação nacional. Adoptando a exigencia do concurso para a escolha dos inspectores sanitarios maritimos, a Camara teve o intuito bem claro de acautelar os interesses da saude publica, preoccupação a que não podem ser indifferentes os legisladores modernos, maxime tratando-se de uma lei desta natureza; da fiscalização sanitaria maritima, do maior ou menor cuidado com que se praticam as medidas rigorosamente exigidas pela sciencia moderna, depende de modo absoluto o bom exito da hygiene publica.

Ficou tambem determinado, de maneira a não offerecer mais duvidas, que, mesmo nas travessias dos rios, desde que a viagem possa durar mais de 72 horas, as embarcações, que conduzirem passageiros, deverão ter medico a bordo, de accordo com as novas disposições legaes, o que se faz positivamente para se evitar o reiterado abuso, que constantemente se commette no Amazonas, de viajarem centenas de pessoas, durante muitos dias, a bordo de vapores em que não ha medico e fallecem outros recursos, sempre necessarios em longas travessias, em regiões onde reina tão imperiosa e soberamente um mundo de agentes morbidos.

O regulamento, denominado da marinha mercante e navegação de cabotagem, a que nos temos referido, é nesta parte copia do projecto approvado pela Camara, o que não nos parece regular, desde que em regulamento não é permittido legislar e se trata no caso de materia exclusivamente nova, extranha aos regulamentos anteriores, cuja remodelação o Poder Executivo estava auctorizado a fazer. E' indispensavel accrescentar, comtudo, que disposições novas encaixadas nesse regulamento levantaram na pratica protestos de varias empresas de navegação que, até hoje, se têm recusado a cumpril-as.

Regulamento da marinha mercante, quando não temos ainda a lei basica dessa marinha, é um dispauterio.



Premios á navegação

Figuram na legislação de todas as grandes nações do mundo moderno os premios á navegação ao lado dos que se concedem á construcção naval, e a propria Inglaterra que, a respeito de navegação e marinha de commercio, occupa sempre uma posição singular, em varios periodos, depois do celebre ACTO DE NAVEGAÇÃO, os tem instituido sob varias fórmas e modos differentes.

Dada a complexidade deste problema em paizes novos, como o nosso, não é das boas normas administrativas instituir, a titulo de protecção, aliás justissima, premios a um só dos grandes ramos em que se divide essa industria; premiar a construcção, sem amparar a navegação, sem ajudar fortemente os estaleiros nacionaes, é um sacrificio pesado ao thesouro publico, quasi sempre inutil. E' mistér a protecção habilmente combinada, a protecção conjuncta, por isso que construcção naval e transporte maritimo e fluvial são termos relativos e fa-

ctores do mesmo problema. A Camara não esqueceu, no projecto que approvou, os premios e mais favores que se devem dispensar aos estaleiros de construcção naval, estabelecendo tambem as retribuições a serem concedidas á navegação dentro do paiz.

Varios são os regimens postos em pratica pelo poder publico, para se distribuirem utilmente essas contribuições ou premios a particulares ou companhias, que, em troca dessa protecção, se propõem a fazer o serviço de navegação nas differentes linhas que lhes são designadas, acceitando umas certas obrigações que o governo se arroga o direito de impor-lhes em beneficio do commercio, da industria, em geral, e da defesa do proprio paiz, considerada a marinha mercante a reserva natural da de guerra.

A Inglaterra, desde de 1850, subvenciona largamente a COMPANHIA PENINSULAR E ORIENTAL, e, ainda agora, antes da guerra, apesar de seus progressos nas industrias do mar, distribuia fabulosas sommas a varias empresas, sob o titulo de subvenções postaes, coloniaes e militares. As differentes subvenções postaes montavam ultimamente a mais de 760.000 libras esterlinas, por anno, elevando-se o dispendio com as subvenções militares a mais de 107.000 £ annualmente. O goso das subvenções militares obriga as companhias a sujeitarem-se a certas exigencias de ordem a garantir o seu aproveitamento immediato no serviço da esquadra inglêsa.

A França despendia, antes da guerra, em subvenções com a marinha mercante 26.000.790 francos, sem falar nos premios a titulo de compensação de armamento instituidos em 1902. A Austria subvencionava annualmente a sua marinha mercante, sob diversas

fórmas, com a quantia de 2.000.000 de florins, sendo muitos premios concedidos á razão das milhas percorridas e da tonelagem de carga transportada. O Lloyd recebia tres florins e 55 frs. por milha navegada, nas linhas costeiras do Adriatico.

A Italia tambem subvencionava directamente as companhias nacionaes que emprehendiam a navegação da Sicilia, Tunisia, Malta, Egypto, Indo-China, Adriatico, etc., porém, pela lei de 6 de dezembro de 1885, instituiu tambem o regimen dos premios á navegação por milha navegada, de accôrdo com certas condições que a mesma lei determinou claramente. Esta lei, embora modificada em varios pontos, em 1893, 1900 e 1901, nada perdeu do seu pensamento primitivo; animar, desenvolver amparando, sem privilegio odioso, a navegação da Italia nos portos em que ella carece de manter facilidades de communicação para tranportes frequentes e rapidos. Com esses premios a Italia despende 8.000.000 de liras annualmente. A Allemanha conferia á navegação subsidios directos, sob a fórma de subvenção postal e auxilios indirectos pelas tarifas especiaes das estradas de ferro para as mercadorias transportadas pelos seus vapores. Esse favor é de 30 % sobre os fretes ordinarios. As duas grandes companhias subvencionadas eram o Nordsdeustscher Lloyd, com 5.590.000 de marcos, ou sejam cinco sh. e tres d. por milha, nas linhas do extremo Oriente, seis sh. e oito d. para as da Australia e 1.350.000 marcos para a Oest Afaika Linie.

A Russia subvenciona diversas empresas, pagando-lhes, em média, de dous a tres rublos por milha. O Japão despende com a marinha mercante, no sentido de animal-a, 1.200 libras. Distribue premios por milha

navegada e subvenciona companhias. O premio concedido a navio japonês, nas aguas do Japão ou entre o Japão e um porto extrangeiro, é de 25 cents de yen por tonelada e 1.000 milhas percorridas. Os Estados Unidos, afóra auxilios directos e indirectos conferidos á marinha mercante, applicam cerca de 3.800.000 dollars em subvenções postaes a varias empresas que exploram a navegação costeira e de longo curso. Essa subvenção regula de tres a cinco dollars por milha percorrida.

No Brasil, data de época anterior a 1860 o regimen de subvenções a companhias nacionaes, e nem de outra fórma podia ter procedido o governo em um paiz novissimo e de viação ferrea, naquelle tempo, quasi nulla, quando o mar em uma extensão immensa lhe podia offerecer caminho facil e communicações seguras. Emquanto certos portos, onde póde chegar a navegação, não se constituem centros de commercio, capazes de proporcionar e garantir a empresas ou particulares, que exploram a industria dos transportes por agua, fretes remuneradores, não é facil dirigir para elles navegação regular, sem o auxilio directo do poder publico, por meio de subvenção pecuniaria, convenientemente contractada entre este e as companhias ou particulares que se queiram encarregar desse serviço.

Em 1902, a União subvencionava as seguintes companhias e empresas de navegação:

Lloyd Brasileiro.	1.663:700$000
The Amazon Steam N. Company. . . .	421:200$000
C. N. R. Parnahyba.	48:000$000
Companhia Pernambucana	220:240$000
A transportar.	2.353:140$000

Transporte	2.353:140$000
Navegação do B. Tocantins	30:000$000
Navegação Interna de Matto-Grosso. .	15:000$000
Empresa Viação do Brasil	150:000$000
Companhia do Maranhão.	200:000$000
Associação Sergipense	24:000$000
Total	3.772:140$000

Presentemente despende a União 3.227:029$ em auxilios a companhias e empresas de navegação, e mais 2.000:000$ ouro, ao Lloyd Brasileiro, destinados ao augmento do seu material fluctuante e ao ensino profissional, agora instituido. As subvenções consignadas, nos ultimos annos, dada a situação prospera que essa empresa apresenta, não têm sido utilizada sempre, revertendo a favor do Thesouro Nacional.

Companhias actualmente subvencionadas

Navegação a Vapor do Maranhão. . . .	270:000$000
Companhia de Navegação a Vapor do Rio Parnahyba.	120:000$000
Empresa Fluvial Piauhyense . , ...	75:000$000
» Viação S. Francisco.	300:000$000
» de Navegação Bahiana.	270:000$000
Amazon River Steam Navigation Co. Ltd.	874:243$400
Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brasil	30:000$000
Companhia Nacional de Navegação Costeira	1.040:000$000

Na generalidade dos casos, somos contrario ao regimen de subvenções, como o temos praticado. Entre nós ellas geram o monopolio, difficultam o commercio

maritimo, e, pela falta de concorrencia, que origina o estimulo e provoca energias e esforços, prejudicam até o progresso e o desenvolvimento da propria marinha mercante.

Já é, portanto, tempo de abandonar esse systema que na pratica tão máos resultados nos tem proporcionado, não correspondendo os fructos colhidos á grandeza dos sacrificios realizados, para estabelecer-se, de ora em deante, uma retribuição pecuniaria por milha navegada á empresa, companhia ou particular que, na fórma conveniente, se habilitarem a concorrer á essa bonificação, dada pelo Governo Federal, de accôrdô com as milhas percorridas, quantidade de carga transportada e natureza e destino da navegação, além das subvenções militares que é mistér instituir, a bem da nossa defesa naval.

Não é uma novidade o systema que a Camara adopou; elle figura na legislação da França e da Italia e, cuidadosamente regulado, dará entre nós os melhores resultados, creando a concorrencia, estimulando capitaes e abrindo horizontes novos e mais largos ás companhias e armadores que já exploram a navegação nas costas do Brasil.

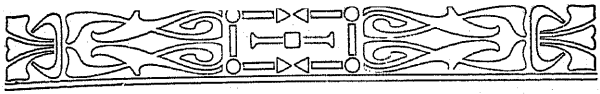
E' claro que, sem o amparo de uma retribuição mais elevada, préviamente ajustada entre o poder publico e qualquer empresa ou particular, algumas linhas já creadas em regiões de pouco movimento e outras em via de serem creadas ainda, poderão ficar sem navegação regular, pois os fretes que ellas proporcionam não compensam as despesas da viagem e ninguem explora uma industria na perspectiva de prejuizos certos em vez de vantagens e lucros provaveis. O remedio a esse mal fica

ao criterio do Poder Executivo a quem se permitte, em casos semelhantes, alterar a retribuição para mais ou para menos, conforme mais convier aos interesses publicos.

Instituida a retribuição entre os limites de 1$500 a 5$ por milha navegada, para a navegação interior da Republica, de 2$ a 4$ para a navegação maritima, podendo elevar-se essa retribuição a 8$, quando se tratar de alguma linha de onus comprovado para a empresa ou particular que pretender exploral-a, obterá o paiz, o commercio e a propria marinha mercante os maiores proveitos.

Quanto a despesas, o que não é uma questão secundaria, no momento presente, podemos confiadamente garantir que não haverá augmento consideravel, devendo os bons resultados que auguramos ao novo systema ser filho antes de uma melhor e mais intelligente distribuição das quantias, até então, despendidas com a navegação, do que do mais avultado dellas. Mais se obtem gastando menos, mas gastando bem, do que despendendo mais e muito, porém despendendo mal.

E' velha a sentença.



A construcção naval

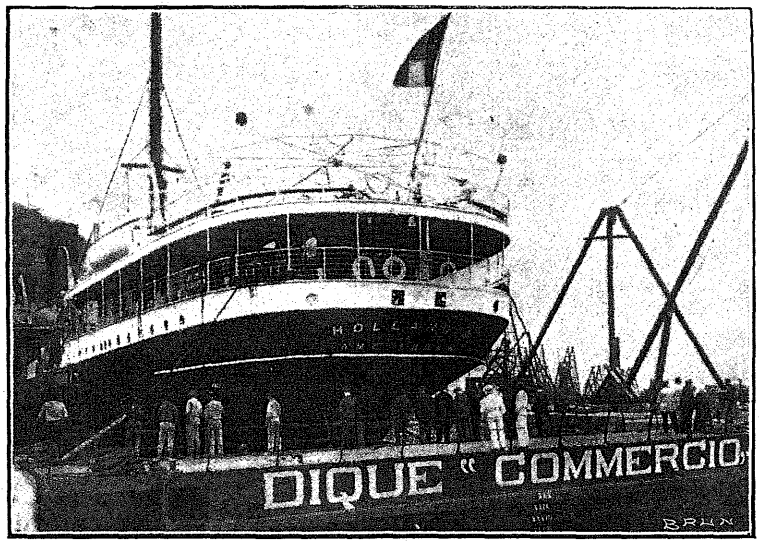
Um dos effeitos da pratica do paragrapho unico do art. 13 da Constituição de 24 de fevereiro deve ser o estabelecimento e a manutenção, no Brasil, de estaleiros de construcção naval, aproveitando-se nisso a excellente materia prima nacional e importando-se unicamente, sem pagamento de direitos e taxas, mediante as necessarias cautelas fiscaes, o material que, não tendo similar no paiz, fôr preciso para essa construcção.

E' incontestavel que o mar é um dos mais poderosos elementos de civilização, por isso que é mais facil cortal-o de continente a continente, por meio da navegação a vapor ou a vela, do que atravessar os largos desertos e as vastas regiões da terra, salvando precipicios, perfurando montanhas, contornando banhados, na carreira precipitada da locomotiva que sacode aos ares o seu negro pennacho de fumo.

Nenhum paiz mais do que o Brasil póde aproveital-o para levar a todo o mundo os productos do sólo e as ri-

quezas que a natureza, com prodigalidade sem nome, faz brotar do nosso seio. O oceano, que o banha na vasta extensão de suas costas immensas, cortadas de excellentes bahias, magnificas enseadas, portos tão bem fadados a ser, mais tarde, emporios commerciaes de alto valor, convida as nossas energias, desafia a nossa coragem para que o dominemos pela navegação e lhe aproveitemos a força incalculavel em beneficio do nosso progresso. E, no entanto, tinhamos cruzado os braços deante desse elemento poderosissimo, esquecidos de que as nossas florestas nos podem dar o material preciso para as grandes construcções navaes; o nosso sólo esconde o ferro com que podemos armar os gigantes conductores dos fructos da nossa industria, e até, para alimentar-lhes as immensas fornalhas, as nossas minas, ainda inexploradas, podiam abrir-se á picareta dos nossos mineiros!

O Imperio determinando, em 1836 (decreto A de 22 de junho) que os generos e mercadorias de producção e manufactura nacional e os extrangeiros que tivessem sido despachados para consumo, em alguns dos portos do paiz, só poderiam ser transportados de um para outros portos em barcos brasileiros, não se descuidou de completar essa medida, altamente protectora dos interesses da marinha mercante, com providencias que deviam concorrer para o augmento de sua frota, incrementando a industria de construcção naval, condição especial d'esse desenvolvimento, quando se dava aos navios nacionaes o privilegio da cabotagem. O art. 36 da lei n. 369, de 18 de setembro de 1845, fixando a despesa e orçando a receita publica para o exercicio de 1846, claramente obedecia a esse pensamento posteriormente repetido em varias leis da mesma natureza. Rezava assim o dispositivo: « Ao proprietario



Um paquete no dique da Companhia Commercio e Navegação

brasileiro de todo o navio que, de ora em deante, fôr construido, armado e equipado nos estaleiros nacionaes, cuja arqueação chegue ou exceda a 200 toneladas, sendo o capitão, piloto, contra-mestre e dous terços da marinhagem brasileiros, será abonada a quantia de 10$ por tonelada, como indemnização dos direitos sobre as materias extrangeiras empregadas na construcção e armamento».

Era a lição das velhas nações maritimas do mundo que nós procuravamos imitar, e embora fossem ainda timidos esses primeiros passos no caminho de providencias mais efficazes e promptas, é innegavel que teve real desenvolvimento a nossa industria de construcção naval; floresceram os estaleiros particulares, no Pará, na Bahia e em Pernambuco, ao mesmo tempo que os Arsenaes de Marinha tomavam extraordinario e animador incremento. No do Pará se construiram o *Marcilio Dias*, a *Henrique Dias*, o *Rio Negro*. No da Bahia, a *Defensora*, o *Dois de Julho*, a *D. Januaria*, o *Fidelidade*, o *Caravellas*, o *Paquequer* e as escunas *Victoria* e *Pirajá*; o *Penedo*, o *Moema* e o *Guarany*. Nas officinas do Arsenal do Recife foram reparadas as machinas do cruzador *Benjamin Constant* e dos vapores *Penedo* e *Itaipú*; substituiram-se diversas ferragens no brigue *Recife* e patacho *Guararapes*, cruzadores *Andrada*, *Nictheroy* e torpedeiras *Gustavo Sampaio*, *Pedro Ivo*, *Pedro Affonso*, *Silvado*, *Silva Jardim* e *Bento Gonçalves*.

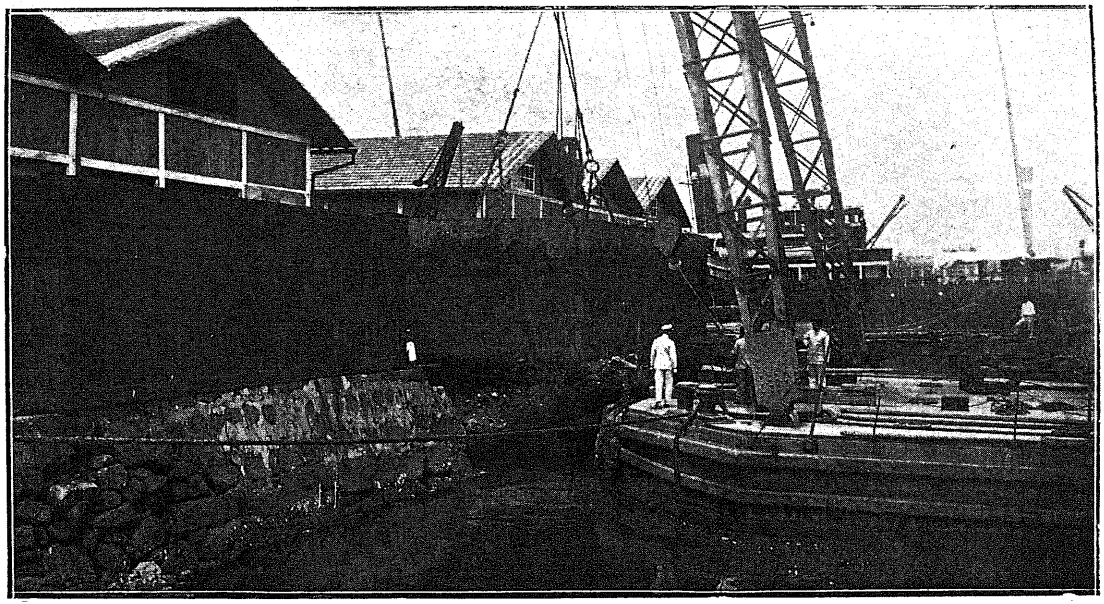
Era tambem florescente a industria de construcção no Rio de Janeiro, não só nos estaleiros particulares, como nos do Arsenal de Marinha, e tão regular era o preparo della e as habilitações de seus artistas que, na urgencia da guerra do Paraguay, não poucos foram os

serviços que essa industria nos prestou, construindo unidades e fornecendo ao governo os primeiros elementos de que carecia a esquadra para o inicio das operações. Não entendeu assim o governo da Republica, nos ultimos tempos, que, ao envez de melhoral-os, como era conselho prudente e avizado dos competentes, extinguio alguns por economia, lançando á rua centenas de velhos operarios e privando a armada nacional de suas excellentes officinas.

Bôa economia!

Os legisladores republicanos, depois da Constituição, ficaram relativamente mais atrazados do que os do Imperio, pretendendo incrementar a construcção naval com o simples acto de trasladar para a cauda de nossas leis orçamentarias a velha disposição da lei n. 369, de 18 de setembro de 1845, pois só na de n. 834, de 30 de dezembro de 1901 (ainda orçamento), se elevou o premio promettido, de 10$ a 50$ por tonelada, aos navios construidos no paiz. Dir-se-ha que a construcção naval floresceu no Brasil justamente no tempo em que toda a navegação, em geral, se fazia por embarcações a vela, tornando-se decadente desde que mais intenso foi o trafego a vapor e para essa construcção não estavam apparelhados os nossos estaleiros, faltando-nos desde o ferro em chapa até os motores e mais accessorios indispensaveis á montagem de navios movidos a machina.

Influenciados, talvez, por essa consideração, os legisladores republicanos, em o art. 17 da lei n. 428, de 10 de setembro de 1896, isentaram de impostos todas as peças importadas para construcção de navios e vapores. Nullos foram, todavia, os effeitos desta disposição legislativa no sentido de se desenvolver a nossa deca-



O ITAQUATIÁ em construcção nos estaleiros da Casa Lage

dente industria de construcção naval. Não era com a adopção de medidas mancas, incompletas e singulares que se podia crear estaleiros nacionaes e desenvolver, entre nós, tão necessaria industria em que se devem aproveitar as nossas madeiras, o nosso ferro, as nossas fibras vegetaes, o nosso trabalho e a nossa arte.

O projecto approvado pela Camara estabelece a isenção de qualquer onus federal para os estaleiros nacionaes, permittindo-se a sahida, livre de direitos, de todo o material importado do extrangeiro, que não tenha similar no paiz, para a construcção naval, e creou o premio de 200$ por tonelada bruta para os navios de construcção nacional, com tonelagem minima de 30 para a navegação fluvial e de 200 para a maritima, de propriedade de companhia, empresa ou armador nacional e que desenvolverem, nunca menos, de 12 milhas horarias de velocidade.

A introducção do vapor na industria dos transportes por mar, libertando a navegação de contingencias contra as quaes, até então, não era possivel achar seguro remedio, e por isso tornando mais rapidas as travessias e as communicações, veio collocar o navio a vela em plano inferior e em bem conhecidas condições de desigualdade. A navegação a vela, entretanto, continúa a ser uma excellente escola de marinhagem, de provação e resistencia; é nella que o tripulante se faz bom marinheiro, e os commandantes adquirem o habito de escrupulosas observações a que são forçados pela natureza mesmo do navio e da navegação.

«Apesar dos grandes progressos introduzidos na navegação a vapor — escreve um competente — (11) du-

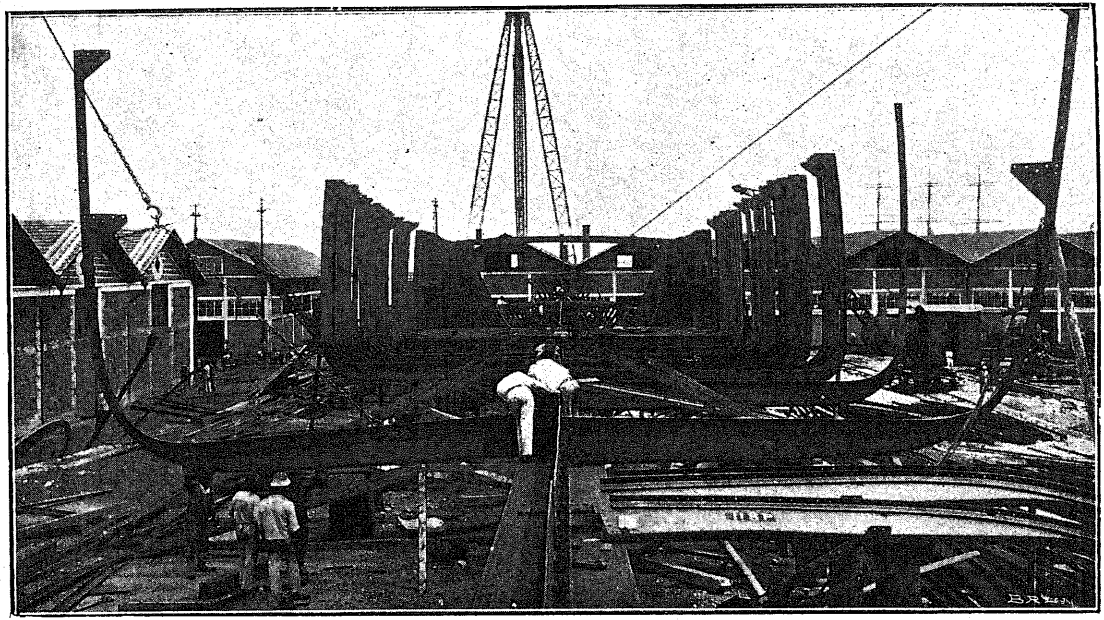
(11) L'INDUSTRIE DES TRANSPORTS MARITIMES. vol. II. — pag. 13-19

rante estes ultimos annos, ha ainda um grande numero de transportes que são exclusivamente reservados á navegação a vela. Os navios a vela, modernamente construidos, são muito differentes dos antigos, pois sendo dotados de grande capacidade e de construcção barata, pódem fazer uma consideravel reducção nos fretes para o transporte de mercadorias de pouco valor, mesmo tratando-se de grandes distancias. »

No Brasil, onde nos sobram excellentes madeiras de construcção e enorme é a rêde de navegação interior e fluvial em que se póde, com incalculavel vantagem, aproveitar a navegação a vela, aquellas razões são invocadas com bons fundamentos. Obedecendo a essa preoccupação, o projecto da Camara determinou que ás embarcações a vela, construidas no Brasil, de arqueação superior a 50 toneladas brutas, conceder-se-ha o premio de 100$, quer se destinem ao commercio maritimo quer ao fluvial.

Na quadra que atravessamos, quando, pelas necessidades que nos apertam, o assumpto de todos os circulos é a marinha mercante e a industria dos transportes maritimos, o Congresso Nacional, em a lei de orçamento vigente, não só creou o premio de 50$ a 100$ por tonelada para os navios construidos na Republica, como o de 25$ por tonelada para os que forem construidos no exterior ou alli adquiridos por companhias nacionaes, não podendo taes navios ser transferidos ao dominio de extrangeiros, senão 15 annos após a percepção do premio instituido.

Esses favores, ao lado da applicação pratica que felizmente vae tendo o carvão nacional, abrem á industria de construcção naval uma nova era de desenvolvimento



O ITAQUATIÁ em construcção nos estaleiros da Casa Lage

e prosperidade. Trabalhado com combustivel nacional o nosso minerio de ferro, em proporções necessarias ás grandes fabricas, terá a industria de construcção, dentro do nosso proprio paiz, os elementos indispensaveis á sua manutenção proveitosa, elementos que até então, em absoluto, nos faltavam. As grandes officinas de que dispunham as empresas do Lloyd Brasileiro e da Commercio e Navegação se limitavam a realizar concertos e reparos no seu material fluctuante, apesar de estarem apparelhadas para obra de maior vulto. Nas officinas de Mucanguê, do Lloyd Brasileiro, o *Florianopolis* e o *Manaus*, julgados imprestaveis, acabam de ser verdadeiramente reconstruidos; o primeiro já navega na linha do sul, e o segundo vae servir o trafego da Europa que o Lloyd deve inaugurar em breve, como é intuito do sr. Ministro da Fazenda.

A Companhia Nacional de Navegação Costeira, porém, acaba agora de lançar-se corajosamente a um emprehendimento que, honrando sobremodo as tradições de trabalho e competencia da Casa Lage Irmãos, marca entre nós o inicio das grandes construcções em estaleiros brasileiros. Tendo contractado, com uma casa inglêsa a construcção do *Itaquatiá*, de 2.500 toneladas, aconteceu que, quando se ia armar o paquete, estalou a tremenda guerra européa que assola o mundo e na qual se vio tambem envolvida a Inglaterra e, por isso, occupados os seus estaleiros e estabelecimentos navaes com encommendas e serviços do governo.

Nessas condições, não querendo abrir mão da encommenda, bastante adiantada, resolveu a Casa Lage mandar vir o material já preparado, no proposito de armar aqui, em suas officinas, o ainda desmontado *Ita-*

quatiá. Animada desse proposito, contractou no extrangeiro engenheiros e operarios capazes dessa missão e praticos nessa industria, e montada a carreira na Ilha do Vianna, deram elles inicio aos trabalhos que já hoje apresentam o resultado que se vê na gravura annexa.

Esse emprehendimento, digno de imitação e de encomios, pelos seus resultados immediatos e futuros, representa na historia da nossa construcção naval uma animadora esperança, justamente na occasião em que, com tanto exito, se annuncia a exploração proveitosa do carvão nacional das minas do Rio Grande do Sul e de Santa Catharina, e do combustivel barato depende o desenvolvimento da nossa siderurgia, com a intensidade que se lhe póde dar e é mistér que se lhe dê, para que, approveitando o nosso ferro, forneça a industria indigena á grande industria de construcção naval o material de que ella precisa para conquistar no Brasil a posição que póde e deve ter.

Transportes maritimos e fluviaes

« A grande estrada brasileira tem sido, é, e será sempre, o mar », escreveu Pierre Denis (12). Desde os tempos mais remotos, a contar do Brasil colonia, até os primeiros annos do reinado de d. Pedro II, o mar foi o elemento, quasi exclusivo, de communicação entre os differentes centros e cidades mais populosos e commerciaes do nosso paiz. Banhado pelo Atlantico desde as ultimas extremas do Pará até os confins do littoral rio-grandense do sul, recortada, aqui e alli, a sua immensa costa de bahias magnificas e rios navegaveis em larga extensão pelo interior, o Brasil não podia hontem, como não deve hoje, abandonar esse precioso elemento, que a natureza lhe facultou em beneficio do seu commercio e facilidade de suas communicações, descurando-se do desenvolvimento da sua marinha mercante e mais industrias connexas.

(12) Le Brésil au xx Siècle — Pag. 33 — 1909.

Sendo os nossos Estados, na mór parte, maiores do que os grandes paizes da Europa, como a França, a Espanha, a Hollanda, a Allemanha e a Italia, separados uns dos outros por distancias enormes e quasi invenciveis por outro caminho que não seja o mar, ainda mal servidos por estradas de ferro, que representam um minimo insignificante, quando comparadas ás exigencias do nosso vasto commercio e ás necessidades de cada um delles, o problema dos transportes maritimos e fluviaes é para nós de capital importancia.

Infelizmente, apesar da clareza e evidencia com que o problema se nos apresentava, as providencias praticadas pelo poder publico foram sempre mancas e incompletas. Estabelecido no Imperio, depois da Independencia, o privilegio da cabotagem, não procurou o governo amparal-o com elementos capazes de desenvolver a marinha nacional, nem a construcção naval recebeu o auxilio que se lhe podia dispensar afim de concorrer com o seu valioso contingente para o augmento das frotas mercantes, que deviam sulcar as nossas aguas.

Na Republica, depois da nacionalização da cabotagem, nada de positivo se tinha feito pela marinha mercante e seu necessario progresso. O privilegio é, com effeito, um meio de assegurar-lhe ainda elementos de prosperidade; mas o privilegio só, sem outras medidas que o completem e o desenvolvam, é um mal e nada produz. Não prosperava a marinha que, sem o concurso e auxilio dessas providencias, encarecia o frete para satisfazer ás exigencias de sua propria conservação; embaraçava-se o commercio que via difficultadas as communicações maritimas pela falta de embarcações em numero sufficiente ás suas necessidades, soffrendo, emfim, o paiz

todo as consequencias dessa situação anormal e embaraçosa.

O transporte por agua é, entretanto, mais facil, mais natural e, em regra, deve ser mais barato. O navio corta os mares sem precisar que se lhe prepare a estrada ou se lhe desbrave o caminho, vindo a natureza a ser o primeiro auxiliar do homem que, encontrando franca passagem e espaço livre, quer se deixe conduzir ao sabôr das correntes aproveitando-lhes a propria força, quer abrindo as velas á força propulsora dos ventos, domina os obstaculos e vence as distancias. Foi por isso que as cidades mais afamadas e opulentas dos tempos antigos tiveram por berço as margens do Mediterraneo, Tyro, Sydonia, Carthago, Alexandria, Corintho, Syracusa e Mileto, exemplos que se repetem, com frequencia, no mundo moderno.

Os ultimos aperfeiçoamentos introduzidos na arte nautica, a machina a vapor applicada á navegação, imprimindo-lhe rapido movimento e libertando-a das contingencias das correntes e dos ventos, ao mesmo tempo que a apparelha de maiores recursos para luctar contra os elementos, por ventura enfurecidos, dão aos transportes maritimos e fluviaes uma superioridade indiscutivel. Não é só o tempo que se ganha; é a segurança da navegação que se garante.

« Mas o que tambem é evidente — escreve o dr. Elpidio de Mesquita em seu interessante livro (13) — quando se põem em confronto as vantagens economicas da via ferrea, é que os transportes por agua realizam o ideal economico do preço barato, do preço infimo. E a razão

(13) ASPECTOS DE UM PROBLEMA ECONOMICO.— Pag. 33 — 1909.

é simples. Da approximação e contraste dos dous systemas de viação se deduz uma verdadeira categoria de vantagens e preferencias em favor dos transportes por agua :

a) porque o mar e os rios são caminhos fornecidos gratuitamente pela natureza ;

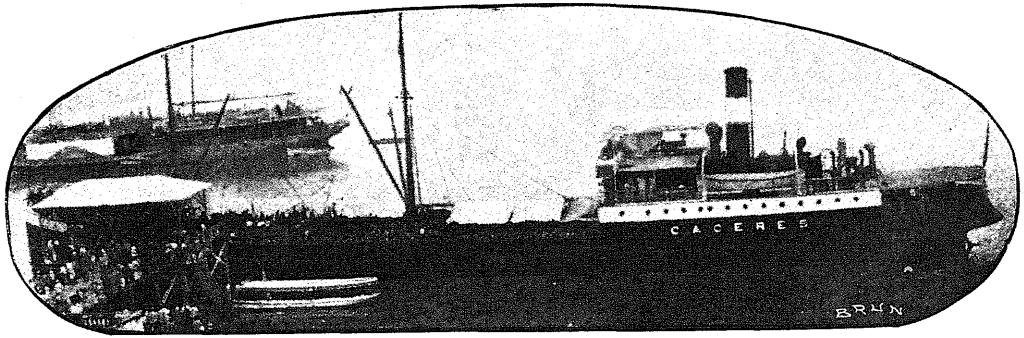
b) porque offerecem menor resistência á tracção ; emquanto um cavallo-vapor, na velocidade de um metro por segundo, tira 15 toneladas em caminho de ferro em declive, esse mesmo cavallo-vapor desloca de 60 a 100 toneladas por agua ;

c) porque os vehiculos de mar e rios podem ser quatro, oito, 10 e mais vezes maiores que os vehiculos de terra, e o peso dos primeiros vae além de 25 % e 33 % do peso de lastro, emquanto nos demais vehiculos essa porcentagem é de 40 % a 70 % ;

d) porque o custo da construcção dos vevehiculos de mar e rios é de 60 francos por tonelada ; nos vehiculos de terra o custo dessa construcção é de 300 francos ;

e) e finalmente, porque os barcos a vela, ou a vapor podem effectuar paradas multiplas, em differentes pontos das linhas navegaveis, ter tantas estações de carga e descarga quantos os portos eventuaes ou transitorios do seu curso.

Uma outra ainda existe incontrastavel, a maior talvez, e que os economistas assignalam como principal — os trens de ferro, ou não têm capacidade sufficiente,



CACERES do Lloyd Brasileiro — Navegação de Matto Grosso

ou são dispendiosissimos para as mercadorias de peso e volume excessivos, minerios, madeiras, cal, carvão de pedra, saibros, adubos chimicos, material agricola. »

Nenhum paiz, mais do que o Brasil, póde aproveitar esse poderoso auxilio; nenhum mais do que o nosso recebeu da natureza tão grande e valiosa dadiva. Quasi todos os Estados em que se divide a Federação, de norte a sul, são maritimos, collocadas as suas capitaes á beira do mar, na visinhança de portos, uns por si mesmo magnificos, abrigados e amplos; outros capazes de se tornarem francos e magnificos pela mão da arte que os completará melhorando-os.

Podemos fazer a grande navegação dos portos do paiz a portos extrangeiros, transportando em nossos paquetes, sob a nossa bandeira, os productos da nossa industria agricola e as especiarias do nosso sólo, fertil e fecundo, de lá trazendo, em troca delles, aquillo de que precisamos para completar o conforto de nossa vida nas grandes cidades que já fazem o nosso orgulho, e os generos e artigos que a nossa terra não produz ou produz mal, e a nossa arte não manufactura ou manufactura caro; ampliar, desenvolver, incrementar a cabotagem de Estado a Estado da União, e nas costas e rios do mesmo Estado, creando-a em muitos pontos, onde a natureza nos abriu e mantem o caminho franco, mas nós, por nosso descuido, não o utilizamos ainda.

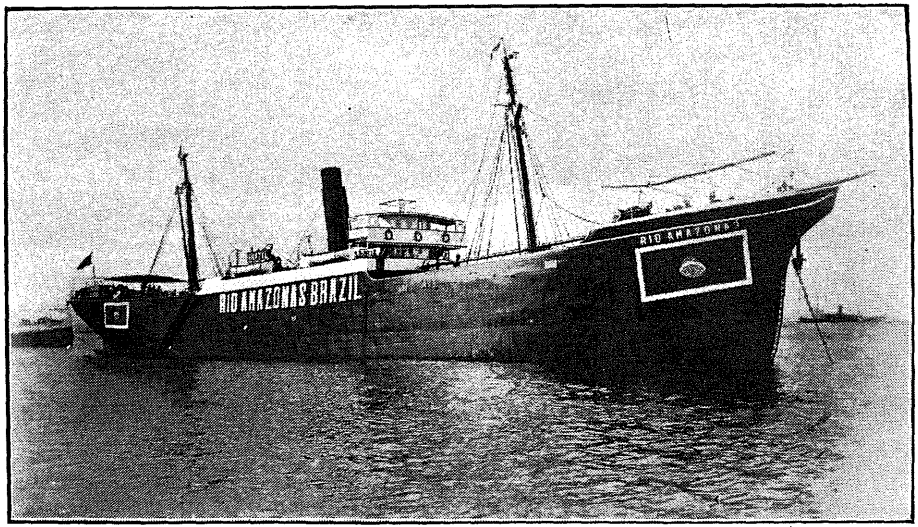
A nossa navegação interior continúa, em muitas zonas, em larga e vasta extensão, a ser rude e primitiva; para ella não concorre, a arte nem a sciencia, e, no entanto, a magnifica rêde fluvial que cobre o Brasil e comprehende as tres grandes bacias do Amazonas, Pa-

raná e S. Francisco, constitue para nossa terra poderosissimo elemento de força, industria e progresso.

Exploram actualmente a navegação de longo curso, grande e pequena cabotagem e fluvial, o Lloyd Brasileiro, a Companhia Commercio e Navegação, a Companhia Nacional de Navegação Costeira, o Lloyd Nacional, *The Amazon River Steam Navigation Company*, Empresa de Navegação Nicolau & Comp., Empresa Brasileira de Navegação, Companhia de Navegação S. João da Barra e Campos, Empresa de Navegação Hœpcke, Empresa Viação S. Francisco, Companhia a Vapor do Rio Parnahyba, Companhia de Navegação a Vapor do Maranhão, Empresa Fluvial Piauhyense, Companhia de Navegação Fluvial a Vapor Itajahy Blumenau, Companhia de Viação S. Paulo Matto Grosso, Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brasil, Empresa de Navegação do Baixo S. Francisco, Empresa de Navegação Bahiana, Companhia Pernambucana de Navegação a Vapor e Empresa de Navegação Sul-Riograndense.

Das tres grandes bacias fluviaes que se estendem pelo nosso paiz, cortando-o, banhando-o e fertilizando-o, de norte a sul da Republica, a que apresenta, actualmente maior movimento da navegação é a do Amazonas, não só pela navegabilidade de todos os seus rios como pela importancia e riqueza da exploração da borracha em uma consideravel extensão de suas largas margens e adjacencias vastissimas.

Exploram essa navegação a *Amazon Steam Navigation Company, limited*, a Empresa de Navegação Nicolau & C.ª e a Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brasil. Não é pequeno o numero de vapores de propriedade particular que navegam em aguas do



Cargueiro do Lloyd Nacional, que faz o trafego entre o Brasil e o Mediterraneo

rio Amazonas e seus affluentes; o Purús, o Juruá, o Javary, o Madeira, o Xingú, o Acre, o Tocantins, o Tapajós, o Trombetas e o Negro, são sempre cortados de numerosa flotilha que avança até onde é possivel levar os laços da communicação e solidariedade humana.

A grande bacia do S. Francisco, francamente navegavel na parte superior que banha o sertão de Pernambuco, Minas e Bahia, e na parte inferior, nos limites de Alagôas e Sergipe, apesar dos esforços empregados pelo poder publico, de longos annos, não conta farta e conveniente navegação, com especialidade na passagem comprehendida entre Capim Grosso, Cabrobó e Jatobá, pelos embaraços naturaes, cachoeiras e grandes correntes, por ellas formadas, principalmente no tempo das aguas baixas ou vazante do rio. Para avaliar-se a importancia que já tem e deve ter ainda, de futuro, a navegação regular do S. Francisco e seus affluentes, quando a sciencia desobstruil-os dos embaraços que actualmente se lhe oppõem, é bastante lembrar que o seu percurso é de 2.120.700 kilometros.

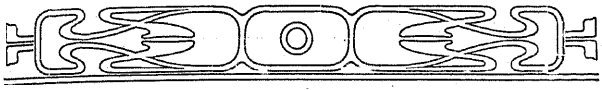
Tal é a immensa bacia do S. Francisco que, além de navegada por centenas de barcos e canôas, do systema mais atrazado e primitivo, é servida, com maior ou menor irregularidade pela Empresa de Viação do S. Francisco que não dispõe do material sufficiente para as necessidades do serviço e exigencias da navegação e do commercio (14), quando havendo regularidade nessa navegação, dado o transporte que a estrada de ferro de Joazeiro offerece diariamente aos productos de tão dila-

(14) Relatorio do Ministerio da Viação — 1917

tada zona, a agricultura e a pecuaria muito se poderiam desenvolver alli.

A navegação interior e fluvial em S. Paulo, Paraná e Santa Catharina tem tido pouco adiantamento, devido ás condições especiaes das respectivas bacias, tornando-se, entretanto, essa navegação bastante desenvolvida no Rio Grande do Sul, cujos rios e lagôas são cortados por varias linhas regulares, sem falar nas embarcações de particulares que constituem extraordinarias flotilhas.

Do estudo geral de todos esses dados, chega-se facilmente á conclusão de que muito é necessario ainda fazer para facilitarem-se as nossas communicações dentro e fóra do paiz, apertarem-se, cada vez mais, os laços de solidariedade humana, abrindo-se aos nossos patricios novos e largos horizontes no dominio das sciencias, no dominio das artes e no dominio das industrias.



Navegação de longo curso

A necessidade de alargar a navegação nacional, não só a outros portos da America como aos da Europa, nos é naturalmente imposta pela posição que o Brasil occupa no continente sul-americano, importancia do nosso commercio com as praças extrangeiras e ainda pelo desenvolvimento ascendente que vae tendo, apezar de todos os pezares, a producção agricola e industrial do paiz. De facto, si somos um povo maritimo, e por isso devemos incrementar a nossa industria de construcção naval e enriquecer a nossa frota commercial com poderosas unidades, estender a navegação brasileira a portos extrangeiros será uma consequencia natural do nosso proprio desenvolvimento.

Infelizmente a navegação nacional para o exterior era, até 1906, quasi nulla, pois só no correr desse anno o Lloyd Brasileiro iniciou uma linha regular de navegação entre o Brasil e Nova York, com o vapor *Goyaz*, sob o commando do habil marinheiro Deoclecio Vellington, estabelecendo a mesma empresa, em 1910, a linha para

a Europa, com o paquete *Minas Geraes*. A linha americana foi mantida, com bons resultados, tendo desapparecido a que se destinava ao velho mundo depois de se terem realizado quatro viagens apenas. Tudo nos leva a affirmar que uma linha de navegação, cujo ponto de partida seja o Rio de Janeiro ou Santos, com escalas pela Bahia e Recife ou mesmo com viagens directas, partindo do Pará, na época em que para os mercados da Europa se encaminham, com mais intensidade, os nossos principaes productos de exportação, como borracha, cacau, café, fumo, castanhas, pelles, couros, etc., poderá ser mantida, com os mais lisongeiros resultados.

O valor, em dinheiro, dos productos que enviamos para os differentes paizes da Europa e dos que dalli importamos annualmente, é immenso e não se comprehende, a não ser pela falta de tenacidade de nossa parte, que toda essa riqueza, que representa em frete sommas fabulosas, seja entregue exclusivamente ao transporte extrangeiro, em navios extrangeiros. O commercio do nosso paiz com o exterior, de importação e exportação, cresce sempre e esse crescimento é de facto acompanhado pelo augmento da tonelagem de navios extrangeiros em portos nacionaes. As duas estatisticas que se encontram em seguida demonstram a nossa asserção:

Movimento de navegação extrangeira nos portos do Brasil (15)

ANNOS	TONELAGEM	
	Entradas	Sahidas
1907	10.669.592	10.632.357
1908	11.888.928	11.886.880
1909	12.422.515	12.445.005

(15) Do Boletim da Estatistica Commercial. Rio de Janeiro.

1910	13.591.515	13.573.674
1911	14.500.360	14.518.818
1912	16.538.048	16.460.101
1913	18.826.291	18.858.678
1914 (16)	14.917.739	14.865.695
1915	10.494.258	10.499.652

Movimento de exportação do Brasil em 1913 (17)

Procedencia	Valor
Allemanha	137.013:612$000
Austria	46.932:145$000
Belgica	24.979:732$000
Bulgaria	117.846:000$000
França	119.399:879$000
Inglaterra	128.709:306$000
Espanha	5.482:653$000
Hollanda	71.767:594$000
Italia	12.553:316$000
Noruega	1 488:466$000
Portugal	4.904:539$000
Russia	1.103:674$000
Total	672.180:916$000

Movimento de importação do Brasil em 1913 (18)

Procedencia	Valor
Allemanha	176.060:969$000
Austria	15.209:173$000
Belgica	51.479:924$000
A transportar	242.750:066$000

(16) A diminuição brusca que se encontra nesta estatistica é devida á crise de transporte, occasionada pela conflagração européa.

(17) Escolhemos o anno de 1913 porque, até então, não se tinham perturbado as relações commerciaes do nosso paiz com a Europa, pelo conflicto européo.

(18) Nesta estatistica não figuram paizes de pequeno commercio com o Brasil, bem como as possessões da França e Inglaterra etc...

Procedencia	Valor
Transporte	242.750:066$000
Dinamarca	10.765:321$000
França	98.579:483$000
Inglaterra	246.546:320$000
Grecia	220:162$000
Espanha	9.618:777$000
Hollanda	10.917:220$000
Italia	38.166:101$000
Noruega	10.592:237$000
Portugal	44.220:884$000
Russia	1.140:633$000
Suecia	4.412:621$000
Suissa	11.865:278$000
Total	729.795:103$000
Total do commercio internacional em globo, despresadas as parcellas dos paizes de menor movimento	1.392 977:019$000

Valor total da importação do Brasil

1910	858.877:446$000
1911	913.175:670$000
1912	1.026.461.261$000
1913	1.026.222:315$000
1914 (19)	584.636:701$000

Valor total da exportação do Brasil

1910	971.922:901$000
1911	1.049.346:060$000
1912	1.141.365:053$000
1913	1.063:641:076$000
1914 (20)	877.441:734$000

(19) Estatistica Commercial.

(20) O decrescimo notado, nesse anno, foi devido á guerra européa.

Deduz-se destes numeros que o commercio exterior do nosso paiz, considerado em suas duas expressões — importação e exportação — foi representado, em 1913, pela elevadissima somma de 2.089:963$393 e que, com excepção de uma parcella representada pelas mercadorias conduzidas dos Estados Unidos para aqui, e daqui para os Estados Unidos, pelos vapores do Lloyd Brasileiro, toda essa massa de productos foi transportada pela marinha extrangeira, sem deixar o menor lucro á marinha mercante nacional. Parece incrivel que, até então, o confronto desses algarismos não tivesse impressionado os nossos governantes, estimulando tambem a iniciativa de capitaes brasileiros para a exploração do commercio maritimo dos portos nacionaes com os do velho mundo.

Das nações que exploram o commercio de transporte nos portos do Brasil, as que realizavam maior movimento de entradas e sahidas e maior movimento faziam de cargas, eram a Inglaterra e a Allemanha. O quadro seguinte demonstra esse movimento em 1913, antes, por tanto, da guerra, desprezados os paizes de commercio menos importante com o Brasil:

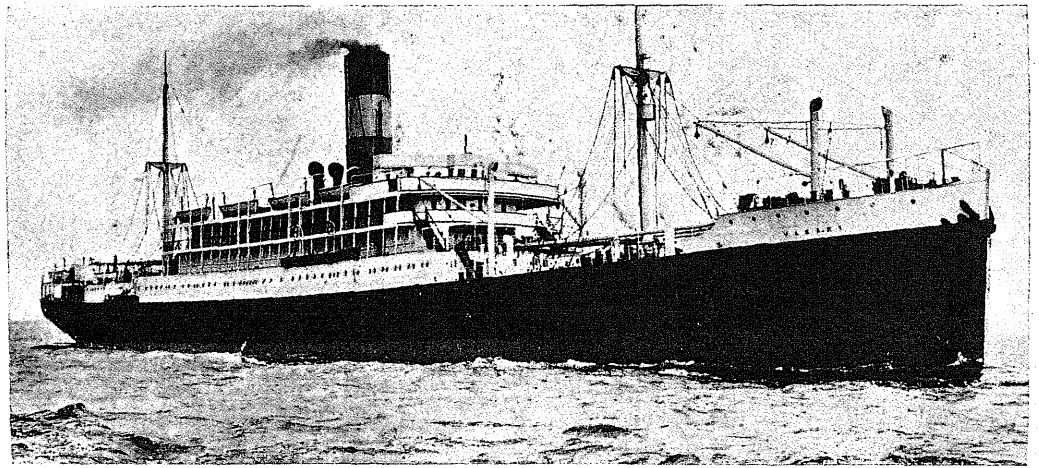
BANDEIRAS	ENTRADAS	TONELAGEM	SAHIDAS	TONELAGEM
Inglêsa	3.089	9.866.817	3.094	9.878.159
Allemã	1.352	4.285.095	1.359	4.301.817
Francêsa	416	1.306.102	416	1.306.097
Italiana	372	1.124.148	366	1.120.453
Hungara	191	556.958	191	556.958
Hollandêsa	141	550.390	139	545.283
Argentina	676	238.375	680	242.431
Norueguêsa	212	219.019	220	231.703
Sueca	75	160.489	74	160.244
Espanhola	40	132.059	39	131.047

A tremenda conflagração européa que ensanguenta o mundo, originando a crise de transportes em que se debatem todos os povos, ainda mesmo os que dispõem de frotas mercantes mais numerosas, veio produzir, em nosso paiz, o que tantos annos de paz não lograram fazer — o inicio e manutenção de linhas para a Europa, sob a bandeira brasileira. Em fins de 1914, e durante todo o percurso de 1915, o Lloyd Brasileiro intensificou o trafego maritimo para os Estados Unidos, empregando, com os melhores resultados, não só navios seus como alguns afretados, no momento em que mais aguda se desenhava a crise dos transportes. Por sua vez a Companhia Commercio e Navegação e o Lloyd Nacional faziam linhas regulares para os portos da França, Inglaterra e Italia. Durante o anno passado até agora, quando mais raros se tornam os vapores extrangeiros com destino a portos européos, foram e ainda são essas duas empresas que têm servido aos interesses da nossa producção exportavel ao sul e ao norte do paiz.

Movimento de transporte realizado por navegação de longo curso em navios nacionaes

Companhias		Peso — Kilos	Fretes
Lloyd Brasileiro. . . .	1915 . . .	352.614.252	14.914:769$000
	1914 . . .	251.572.849	5.696:315$000
Commercio e Navegação.	1915 . . .	55.597.211	4.444:613$499
	1914	22 785.000	668:200$260
Empresa Brazileira de Navegação	1915 . . .	1.480.000	70:000$000
Total de	1914 . . .	274.357.899	6.361:315$200
	1915 . . .	409.691.463	19.429:382$499

Urge agora, quando já temos iniciado, com tão lisongeiros resultados, esse serviço de transportes maritimos, sob a bandeira nacional, para os portos da Europa, não



Typo de paquete extrangeiro — Navegação exterior

perdermos os esforços despendidos, retrogradando. Pela posição que occupamos no continente e recursos naturaes que se nos offerecem á maior exploração da industria dos transportes maritimos, devemos considerar a nossa marinha mercante o factor mais poderoso e efficiente da nossa independencia economica. Até hontem os nossos esforços não iam além, salvo a linha americana, da cabotagem nacional. As linhas para a Europa se nos afiguravam de difficil execução e de precarios resultados. A guerra européa nos ensinou o contrario.

A navegação de cabotagem, só por si, não satisfaz as nossas justas aspirações de nação que precisa agir no dominio dos mares, servindo com proveito aos seus interesses politicos e á sua maior expansão economica; sómente com a cabotagem, por maior que seja o desenvolvimento que lhe possamos dar, jamais teremos formado uma marinha efficiente e poderosa, conhecida como é a precariedade de muitos de nossos portos e a descontinuidade das cargas que nelles se embarcam, muitas das quaes não permittem senão fretes insignificantes e, portanto, não compensadores. A navegação de cabotagem, em certos portos, só offerece encargos e encargos pesados aos quaes sómente o governo, interessado em prestar-lhes as communicações e proporcionar-lhes transporte, poderá fazer face directamente ou por meio de subvenções.

A acquisição para o Lloyd Brasileiro, que dispõe presentemente no paiz da mais importante frota commercial, de navios de tonelagem capaz de satisfazer ás necessidades da navegação para o exterior, sem prejudicar a cabotagem, é uma exigencia imperiosa, sob pena de perdermos tão propicia opportunidade, deixando a

outros, mais uma vez, abandonado o campo que se nos offerece largamente aberto á proveitosa exploração.

E ainda mesmo que, dentro em breve, tenha voltado a paz ao mundo, só depois de muitos annos poderão as nações, agora empenhadas na guerra, reconstituir as suas frotas mercantes e normalizar o seu commercio maritimo. Quando isso se der, já teremos conquistado terreno e firmado relações e compromissos que facilmente não se poderão quebrar.

Não nos esqueçamos, mais uma vez, de que o nosso futuro está no mar.

O ensino maritimo

E' lastimavel que, sob o ponto de vista da instrucção maritima, estejamos ainda tão atrazados hoje quando o nosso commercio por mar quadruplicou de importancia, augmentando-se consideravelmente a nossa frota mercante e o movimento da navegação cresceu, exigindo-se, por isso, mais numeroso pessoal para dirigir e tripular as embarcações nacionaes.

Não mantem o governo federal, nem Estado algum maritimo, dos que constituem a Federação, depois de mais do 20 annos de regimen federativo, e após a decretação do privilegio de cabotagem aos navios nacionaes, escolas de nautica para a marinha mercante, nenhum centro de educação, onde os nossos compatriotas, na flôr de seus annos, possam adquirir os conhecimentos precisos á vida do mar, incrementando-se assim uma carreira utilissima e nobre, ao mesmo tempo que se desviaria da concorrencia ao emprego publico uma grande massa de individuos moços que, afinal, se tornam ele-

mentos nullos, improductivos na elaboração do nosso progresso.

Com excepção da escola de machinistas e pilotos do Pará, as habilitações technicas dos officiaes da nossa marinha de commercio são adquiridas no curso da Escola Naval, que está installada na capital da Republica, de promiscuidade com os que se destinam á marinha de guerra, sendo que as cartas de 3º e 4º machinistas e de praticante de machinista para embarcações mercantes (são muitas as creações, divisões e subdivisões que o Executivo, nos regulamentos baixados para as Capitanias dos Portos desde o inicio da Republica, se tem arrogado o direito de fazer) nos Estados, podiam ser obtidas por exame, prestado nas Capitanias dos Portos, perante uma commissão de profissionaes presidida pelo respectivo capitão do porto e nomeada por elle. E agora, pelo chamado regulamento da marinha mercante e navegação de cabotagem, tambem se póde obter, da mesma maneira, a carta ou certificado de ajudante.

A primeira lei, que em nosso paiz cogitou do ensino maritimo, foi a de n. 753, de 1854, pela qual se auctorizou o governo a regular as habilitações dos pilotos dos navios de guerra, assim como das embarcações mercantes, sendo que só mais tarde procurou elle curar de tão importante assumpto. Já se fazia sentir a falta de pessoal habilitado para as embarcações de commercio, quando o Poder Executivo, pelo regulamento que baixou com o decreto n. 2.163, de 1 de maio de 1858, determinou que na Academia de Marinha, então existente na Côrte, em épocas determinadas, se realizassem exames para pilotos e se expedissem as respectivas cartas. Pelas

determinações desse regulamento, que satisfazia no seu tempo a exigencia do art. 538 do Codigo Commercial, no qual taxativamente se exigiam habilitações para o exercicio da pilotagem, ninguem obteria a carta de piloto sem a approvação nas seguintes materias: calculo numerico por logarithmos e geometria elementar, trigonometria espherica e noções fundamentaes de astronomia physica; pratica no uso da bussola, do chronometro e do sextante e perfeito conhecimento dos processos empregados na determinação da latitude e longitude, deduzidas tanto das indicações do tempo, dado pelo chronometro, como das distancias lunares.

E' preciso dizer, com justiça, que o legislador, no decreto n. 2.163, de 1 de maio de 1858, não se limitava a proporcionar a instrucção naval, mesmo restricta, aos que habitavam na Côrte e provincia do Rio de Janeiro; pelo art. 142 se auctorizava o governo a crear, não só na Côrte mas em alguns dos portos maritimos do paiz, aulas de pilotagem, com o programma então estabelecido. Não ficou letra morta a auctorização legislativa e, em 1859, pelo aviso n. 234, de 9 de setembro, se instituiu no Arsenal de Marinha da capital da Bahia uma aula de pilotagem com o programma da Academia de Marinha, sendo que os que eram approvados no curso da Bahia só recebiam carta de sota-piloto, pois a carta de piloto, com todas as suas regalias, reservava-se á Escola da Côrte.

Foram insignificantes os resultados obtidos por essa creação, sendo fechado, poucos annos depois, esse malogrado curso. Não podia florescer essa escola; com um programma tão limitado, sem a faculdade de conferir cartas de piloto aos seus alumnos, que, approvados na

Bahia, si a queriam obter, deviam ir á Côrte, onde ainda se sujeitavam a novos exames, a sua manutenção era uma inutilidade dispendiosa ao Thesouro, razão pela qual foi, de facto, supprimida em 1865.

O que é interessante em tudo isso é que, só depois de extincto o curso do Arsenal da Bahia e 20 annos depois disso, entendeu o governo crear, em 1886, o que devia funccionar na Escola Naval, de modo que desde 1865 a 1886 não se curou absolutamente do ensino dos officiaes de nossa marinha mercante, atravessando o paiz 20 annos sem contar uma só escola de nautica, a não ser a que se destina ao ensino dos officiaes da marinha de guerra. O decreto n. 9.611, de 26 de junho de 1886, reformando a Escola Naval, veiu preencher essa extraordinaria lacuna, instituindo alli um curso de nautica para a marinha mercante e auctorizando a referida escola a expedir cartas de pilotos aos que obtivessem approvação nas materias que o constituiam.

Esse acto do governo, satisfazendo só na Côrte uma tão elevada aspiração, era sobremodo injusto e, em 1892, já na Republica, a lei n. 102, de 13 de outubro de 1892, creou no Estado do Pará um curso de nautica, annexo á escola de machinistas que devia funccionar no Arsenal de Marinha sob a direcção do respectivo inspector. A Escola do Pará, embora em esphera mais limitada, prestou relevantes serviços á marinha mercante, sendo a unica de ensino nautico em todo o norte do paiz. A notificação de abusos alli commettidos relativamente a ensino e exame levaram ultimamente o governo da Republica a mandar fechar nesse estabelecimento o curso de pilotagem. Não nos parece regular o remedio. Abusos se corrigem com a lei; dentro da lei ha recurso

para esse e outros casos. O fechamento daquelle curso, num paiz em que o ensino maritimo é uma migalha, representa para a marinha mercante um grave prejuiso.

O mal proveniente da ausencia de escolas destinadas a desenvolver o ensino nautico entre nós, proporcionando á marinha mercante pessoal competente e habilitado, sobe de ponto quando se considera a extensão de nossas costas, a grandeza do nosso paiz, e as difficuldades de communicação rapida e barata entre os diversos Estados da Federação. E' para obviar, pois, essa difficuldade, abrindo-se novos horisontes á mocidade do nosso littoral e das nossas ricas e populosas cidades maritimas que a Camara approvou a creação de uma escola de construcção naval e tres de pilotos e machinistas, localizadas em pontos do paiz que, pela posição geographica de cada um delles e equidistancia relativa entre si, promettem corresponder á nossa espectativa, tornando-se poderosos nucleos de instrucção maritima e constante elemento de prosperidade da nossa marinha de commercio.

Indicando que as escolas se localizarão no Recife, no Rio de Janerio e no Rio Grande do Sul, o projecto da Camara consultou os interesses geraes do paiz e os dessas regiões que, pelo elemento bem condensado de suas populações, posição maritima, importancia commercial e frequencia de sua navegação, desde a de longo curso até a do interior de seus rios, fazem incontestavelmente jús a essa preferencia. (21)

---

(21) « Occupando o ponto mais oriental do Atlantico, a grande estrada commercial, cuja historia é a historia mesma das relações entre a velha e a nova face da terra, o porto de Pernambuco veio a conquistar, com o desenvolvimento da navegação internacional, indiscutivel supremacia entre os principaes portos do mundo. Um feliz

Da pratica das providencias propostas, nesta parte, relativa ao ensino maritimo, esperamos a prova evidente do acerto e conveniencia dellas. Quanto ás materias que devem constituir os cursos das novas escolas, procurou o projecto da Camara limitar o seu numero sem prejudicar o gráo de cultura que é conveniente proporcionar aos officiaes da nossa marinha mercante, como se verá na parte do projecto que disso largamente trata.

E' da maior importancia o commando das embarcações, quer se trate de um magnifico paquete, movido a poderosas machinas de triplice expansão, quer de um simples hiate, cujo movimento mais rapido ou demorado dependa da força propulsora dos ventos. Ao commandante dos nossos tempos não devem faltar os requisitos da competencia, do cavalheirismo e da energia prudente. Não era assim, ha 50 annos passados, pelo menos entre nós.

O Codigo do Commercio, lei n. 556, de 25 de junho de 1850, revogado em muitos pontos pelas leis posteriores, estabelecia, tratando das embarcações brasileiras, simplesmente o seguinte: « Art. 496. Para ser capitão ou mestre de embarcação brasileira, palavras synonimas neste codigo para todos os effeitos de direito, requer-se ser cidadão brasileiro, domiciliado no Imperio, com capacidade civil para contractar validamente ».

---

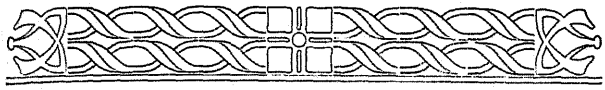
concurso de circumstancias deixa entrever que o Recife está destinado a ser a escala forçada, o emporio commercial, o colossal surgidoiro da immensa navegação, que se faz pelo Atlantico entre a Europa, Africa, America e Oceania ». (Arthur Orlando — PORTO E CIDADE DO RECIFE.

Era isso, de facto, uma situação anormal a que vieram trazer emenda repetidos avisos do Ministerio da Marinha naquelle tempo e as leis modernas hoje, exigindo-se aos que se propõem a commandar embarcações titulo que prove a sua habilitação profissional, sem os eximir das responsabilidades definidas no Codigo. O artigo 206 do regulamento da Escola Naval, decreto n. 6.346, de 31 de janeiro de 1907, que deve ser observado nesta parte, pelas escolas de pilotos, instituiu as cartas de capitão de longo curso e capitão de cabotagem, conforme os exames prestados e approvações obtidas na mesma escola e mais exigencias quanto a tempo de embarque.

Não temos, neste particular, outra orientação e assim acceitamos a divisão dos capitães da nossa marinha mercante em capitães de longo curso e capitães de cabotagem, tendo em vista as condições da nossa navegação, não só no paiz como no extrangeiro. Sendo preciso attender tambem as condições do nosso commercio de pequena cabotagem, a Camara creou os mestres de cabotagem, a quem se confiará o commando das embarcações armadas em hiates, barcos e palhabotes, e de outras de pequena tonelagem que fazem a navegação interior.

Com relação aos pilotos devemos propor uma innovação necessaria e prudente: é a creação dos pilotos fluviaes, para attender-se á nossa navegação interior, que tão descurada tem sido pelo poder publico. Só a navegação do Amazonas, no immenso percurso do grande rio e seus gigantescos affluentes, justificaria amplamente essa creação, si outras razões não militassem para explical-a.

No estudo destas questões procurámos attender mais as condições e exigencias da nossa navegação e commercio, do que seguir a legislação de outros povos, o que sempre é um erro, como acontece neste caso, quando não ha harmonia de interesses e igualdade de condições.



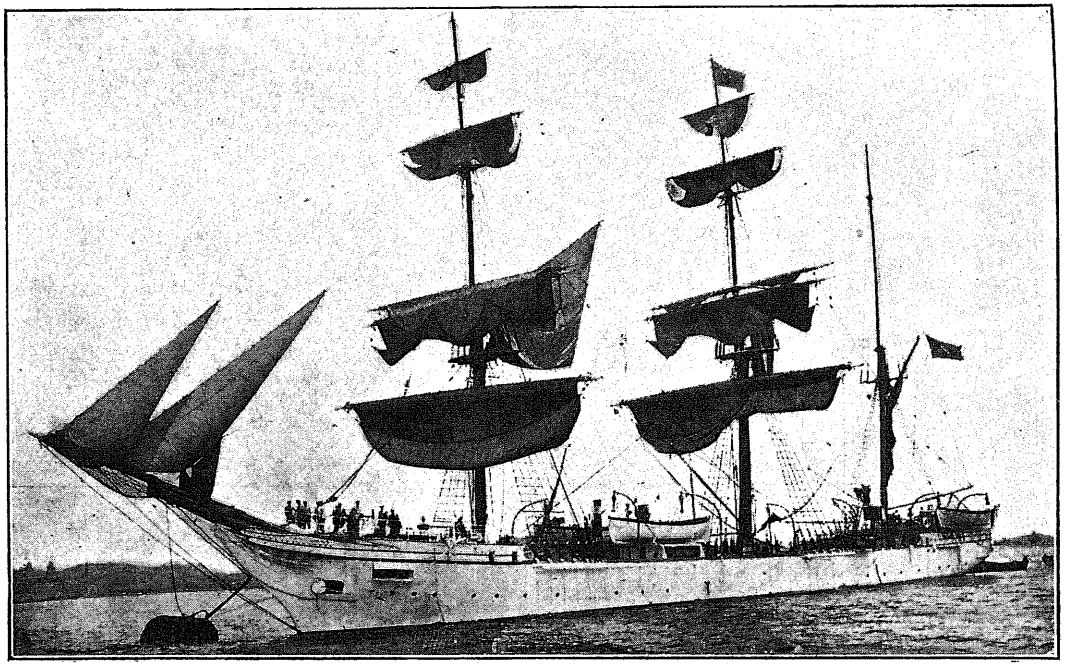
As escolas do Lloyd Brasileiro

O desenvolvimento material da nossa marinha mercante e a sua renovação, para a qual começamos a dar os primeiros passos desde o inicio do actual quatriennio presidencial, se queremos fazer obra util e duradoura, devem ser acompanhado, do preparo profissional dos que a tenham de servir no arriscado porém nobre exercicio da vida do mar, para o qual a sciencia faz hoje exigencias que não se dispensam impunemente. Essa necessidade não escapou ao lucido espirito de Servulo Dourado, o restaurador do Lloyd Brasileiro e, na verdade, o legitimo orientador deste salutar movimento em pról da nossa marinha mercante; compenetrado disso, delineou o plano de ensino profissional que se completaria com a manutenção de um navio-escola para o curso de pilotagem, e começou a pratical-o com a fundação da Escola Buarque de Macedo, situada na ilha da Conceição, uma das dependencias do Lloyd.

A morte não permittiu que Servulo Dourado visse desabrochar os fructos de sua brilhante iniciativa, que o Congresso Nacional acaba de aproveitar, auctorizando a despender com o ensino profissional do Lloyd Brasileiro parte da subvenção que continúa a dispensar-lhe no orçamento da Republica. De accordo com a disposição da lei n. 324, de 5 de janeiro de 1917, a sua directoria alargou o plano de ensino anteriormente esboçado, de modo a dar-lhe a mais proveitosa utilidade pratica.

O programma de instrucção comprehenderá o ensino primario e o profissional, relativamente ás artes applicadas á construcção e reconstrucção naval, a machinas e á pilotagem; o ensino primario será ministrado nas escolas respectivas, localizadas nesta cidade; o de artes applicadas á construcção e reconstrucção naval e a machinas se ministrará nas Officinas de Mocanguê e o de pilotagem a bordo do navio-escola *Wenceslau Braz*. Serão preferidos, na matricula, para essas escolas os filhos de funccionarios do Lloyd, os orphãos e menores, filhos de inferiores e praças do exercito e da armada e de viuvas pobres.

Concluindo o seu curso primario, os alumnos passarão para a Escola Profissional de artes, e desta successivamente á de Machinas ou de Pilotagem, conforme as suas inclinações, anteriormente reveladas. O ensino que se ministrar em qualquer dessas escolas poderá ter o maior cunho pratico, attendendo-se a excellente apparelhagem e o bem montado das Officinas do Mocanguê e a existencia do *Wenceslau Braz*, ultimamente aprestado para esse fim. Os alumnos de qualquer das escolas que attingirem os limites de idade prevista para a admissão aos cursos da escola superior, ou não



WENCESLÁU BRAZ. — Navio-escola.

possam completar os respectivos cursos, receberão o titulo correspondente á capacidade adquirida no curso em que tiverem sido approvados.

O alumno que concluir o curso primario, de accordo com os programmas estabelecidos, ficará habilitado ás funcções de moço, taifeiro e foguista; a Escola Profissional formará artifices e operarios e a de Machinistas e de Pilotagem a officialidade. Os que completarem o curso de pilotagem com o de machinas poderão concorrer, melhor do que os demais, para a formação de uma officialidade optimamente preparada para o manejo das modernas unidades, onde o dominio da mecanica é continuadamente mais intenso, pela variedade de suas applicações.

Funccionava desde 1915, mesmo em vida de Servulo Dourado, a Escola Buarque de Macedo, remodelada agora para adaptar-se ao novo e mais desenvolvido programma, devendo installar-se o grupo primario Ramos de Azevedo e a Escola de Machinistas — Commandante Midosi, por todo o decurso deste anno, de modo que, em 1918, estarão funccionando todas as escolas que constituem e completam o ensino do Lloyd Brasileiro.

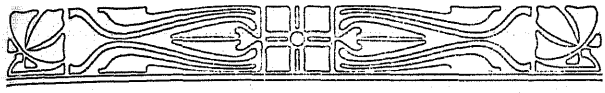
O ensino de pilotagem, segundo os programmas officiaes adoptados na Escola Naval, até agora recebia o seu complemento pratico a bordo de differentes navios de nossa frota mercante, pela ausencia de um navio-escola, idéa que, ha muito, se affaga porém que jamais se realizou entre nós. A iniciativa do Lloyd transforma hoje em realidade aquella justa aspiração da nossa marinha mercante, ficando assim habilitado esse ramo do Patrimonio Nacional a dispôr de um numeroso nucleo

de officiaes competentes para a movimentação das nossas frotas de commercio, ao mesmo tempo que proporciona aos nossos jovens patricios as maiores facilidades para seguirem a carreira maritima num paiz em que, cada vez mais, se vae affirmando o valor e a necessidade de uma desenvolvida e adeantada marinha mercante.

O navio-escola *Wenceslau Braz*, que serve actualmente ao ensino pratico de pilotagem do Lloyd Brasileiro, é o antigo *Primeiro de Março*, da Armada Nacional, cedido gentilmente pelo illustre almirante Alexandrino de Alencar para aquelle fim. As obras de adaptação por que passou nas officinas de Mocanguê lhe deram as condicções indispensaveis ao seu destino, tendo sido officialmente inaugurado a 27 de fevereiro do corrente anno.

O ruido que fez, nesta capital e nos Estados, a noticia dessa inauguração, que incontestavelmente assume para a nossa marinha mercante o caracter de grande acontecimento, é a prova de que a marinha e o proprio paiz comprehenderam perfeitamente a extensão do passo que se acabava de dar no largo caminho do seu almejado progresso.

Ficou assim dado, com firmesa, o primeiro passo; a marinha mercante já tem o seu navio de instrucção, como o têm a Inglaterra, a Allemanha, a Espanha, a Suecia, o Japão e os Estados Unidos; o novo Lloyd, resurgido dos escombros da velha empresa pelo espirito emprehendedor de Servulo Dourado, abre, pela realização dessa iniciativa e pela creação de suas escolas profissionaes, largos horizontes á mocidade do paiz, que deseje dedicar-se á ardua mas gloriosa carreira maritima.



Os machinistas da marinha mercante

Em 1845 já era consideravel o movimento de barcos a vapor no porto do Rio de Janeiro e outros pórtos do Imperio e como não raros fossem tambem os desastres occorridos no mar, resolveu o governo imperial pôr em pratica uma medida que os evitasse, garantindo a segurança e a vida dos que se empregassem a bordo ou transitassem deste porto a pórtos visinhos. Até então nada estava regulado a respeito dessa materia, sendo, em geral, extrangeiros os que dirigiam as machinas de nossos navios e embarcações de commercio.

Assim, no intuito de prover a uma necessidade publica, attendendo, ao mesmo tempo, as reclamações que lhe eram dirigidas, depois de ouvida a secção de marinha e guerra do Conselho de Estado, baixou o governo imperial o decreto n. 423, de 27 de junho de 1845, creando o exame para os machinistas de barco a vapor, aos quaes, depois de convenientemente approvados, passar-se-hia uma carta, com que ficariam habilitados a

provar a sua competencia. Esse exame era prestado perante uma commissão nomeada pela repartição da marinha, composta de tres examinadores.

A publicação deste acto era o passo inicial para a instituição legal dos machinistas da marinha mercante no Brasil, porque, si a marinha de commercio desde 1817 fazia uso de machinas a vapor, só depois das disposições deste decreto, a carta de machinista começou a ser exigida como requisito essencial aos que se propunham a dirigir embarcações a vapor em aguas brasileiras. Mais tarde, tendo crescido a navegação a vapor e as necessidades da marinha de commercio, entendeu o governo ser necessario ampliar os termos do decreto n. 423, de 27 de junho de 1845, regulando melhor o exame dos candidatos a machinistas e fazendo desapparecer os abusos de que tinha repetidas noticias. Foi assim baixado o decreto n. 1.324, de 5 de fevereiro de 1854, pelo qual se estabelecia que todos os barcos a vapor nacionaes deveriam, para poder navegar, ter a seu bordo um machinista approvado pela repartição de marinha. O decreto determinava a forma do exame e o programma respectivo.

O notavel progresso da marinha mercante e desenvolvimento da industria de construcção no Pará, Recife, Bahia e Matto Grosso, levaram o governo imperial, no louvavel intuito de cercar de mais prestigio os que obtinham as suas approvações naquellas provincias, de accordo com as instrucções de 5 de fevereiro de 1854, a baixar o decreto n. 2.600, de 1860 que mandava passar aos candidatos approvados de conformidade com a lei cartas de engenheiro machinista.

Até 1887 era esta a posição dos machinistas da marinha mercante que, approvados nas materias que con-

stituiam o curso designado pela lei, recebiam uma carta, sem distincção de classe, salvo as conferidas no Pará, no Recife, na Bahia e em Matto Grosso que valiam como diploma de engenheiro machinista. Em 1881 já eram novas as necessidades da navegação a vapor, o progresso lhe introduzira melhoramentos a que era preciso attender quando se tratava de escolher o pessoal, a cuja direcção e cuidados ia ser confiada, quando a Assembléa Legislativa, pela lei n. 3.397, de 24 de novembro, no art. 5º, § 6º (Orçamento geral do Imperio), auctorizou o governo a reformar o citado regulamento na parte relativa ao exame de machinistas.

O Poder Executivo usou dessa auctorização e pelo decreto n. 10.411, de 26 de outubro de 1889, reformou o processo de exame para obtenção da carta de machinista, mas, em vez de se contentar com isso, exorbitou de suas attribuições indo além da faculdade que lhe concedera a lei orçamentaria de 1888, dividindo os machinistas em tres classes e creando uma nova, a dos praticantes, com exames differentes e diversas exigencias para a passagem de uma classe para outra, contra a disposição da lei n. 423, de 1845, lei geral que não creára sinão uma carta e não cogitara absolutamente da divisão dos machinistas mercantes em classes differentes. Começou dahi a balburdia em torno desse ponto, porque um anno depois, o mesmo governo, no regulamento baixado para a antiga Escola de Machinistas, estabelecia a divisão dos machinistas da marinha mercante em tres classes, 1ª, 2ª e 3ª, prescrevendo materias e mais condições necessarias aos exames creados.

Em 1890, ainda em regulamento baixado pelo Poder Executivo para as Capitanias dos Portos na Republica,

em virtude de auctorização do Congresso Nacional, sem todavia ter sido revogada a lei n. 423, de 27 de julho de 1845, se mantinha a divisão dos machinistas da marinha mercante em quatro classes, sendo que ás Capitanias só se dava a competencia de conferir cartas aos machinistas de 4ª classe, reservando-se aos Arsenaes de Marinha a expedição das cartas de 3ª classe, e por uma novidade, cuja justificação nos escapa, se permittia tambem aos governadores e presidentes dos Estados conceder titulos de machinistas de 3ª e de 4ª classe, de accôrdo com as disposições desse mesmo regulamento.

O regulamento approvado pelo decreto n. 1.362, de 1893, para a execução da lei n. 101, de 13 de outubro de 1892, creando a Escola de Machinistas do Pará, tambem os dividiu em tres classes, sendo incontestavel que a lei que instituiu a Escola não auctorizava essa divisão. Não paramos ahi e sempre em virtude de disposições incluidas, á ultima hora, na cauda dos orçamentos de receita e despesa da Republica, em 1907, se vasava em outros moldes o plano de ensino, o systema de exames e a distribuição de cartas a serem conferidas aos machinistas da marinha mercante.

O decreto n. 6.345, de 31 de janeiro de 1907, que reformou o programma de ensino da Escola Naval, teve essa origem; ahi, no art. 226, se diz qual o fim do curso de machinistas da marinha mercante, e no 229 são estabelecidas as seguintes gradações correspondentes a cartas differentes e habilitações tambem mais ou menos differentes: praticantes machinistas; ajudantes machinistas.

Por sua vez o regulamento das Capitanias, mandado observar pelo decreto n. 6.617 o de 29 de agosto de 1907, que nasceu da mesma auctorização acima referida, exce-

ptuando o Estado do Pará, onde existiauma escola de pilotos e machinistas, permittia que, em todos os outros se prestasse exame para obtenção da carta de *praticante* de machinista perante uma commissão de profissionaes, presidida pelo capitão do porto, obedecendo-se em tudo ás determinações do regulamento da Escola Naval.

Verifica-se, desta maneira, que desde 1845 até 1888 só havia uma carta para os machinistas da marinha mercante, começando em 1889 a divisão dessa carta em varias classes; agora são machinistas de 1ª, 2ª, 3ª e 4ª classes; logo passam a ser de 1ª, 2ª e 3ª sómente; mais tarde restauram-se as quatro classes até que finalmente se criam os praticantes machinistas, ajudantes machinistas e machinistas.

As consequencias de tantas innovações, e divisões diversas foram a mais completa balburdia, os protestos e reclamações dos diplomados que se julgavam prejudicados pela maior ou menor somma de competencia que os seus titulos lhes conferem, conforme o tempo e o decreto em virtude de cujas disposições lhes foram passados, no que não deixavam de ter muita razão, por isso que a lei que creou a entidade — machinista — ainda não revogada (regulamentos não derogam leis) não cogita da divisão de cartas, nem admitte essa gradação de classes. Ultimamente o chamado regulamento da marinha mercante e navegação de cabotagem tambem creou uma entidade especial de machinista — o ajudante de machinista. O interessante é que o candidato a ajudante de machinista, approvado para o exercicio de machinista, sem curso especial, sem tirocinio escolar, e perante commissões *ad hoc* nomeadas pelos capitães dos portos,

passa, com a maior facilidade, a exercer as funcções de machinista, como se machinista fosse ! (22)

E', pois, urgente normalizar esta situação. O projecto approvado pela Camara, tendo em vista a segurança da navegação e a garantia de vidas e interesses varios que a ella são confiados, estabeleceu, segundo a pratica seguida em varios paizes, a divisão dos machinistas da marinha mercante em quatro classes, conforme os conhecimentos que forem revelando os candidatos a essa profissão, em exames successivos e habilitações obtidas durante o tirocinio que a lei prefixar. Esta divisão parece a mais conveniente, para preparar competencias e firmar habilitações profissionaes tão necessarias hoje, deante das modificações, sempre crescentes, que a sciencia vae introduzindo em a navegação a vapor.

Era assim na Argentina, onde, por decreto de 26 de dezembro de 1906, se estabeleceram tambem quatro categorias de machinistas.

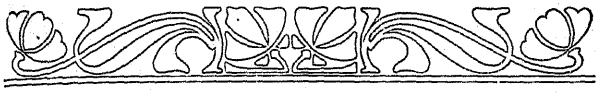
Concebido por parte do poder publico o pensamento de desenvolver a marinha mercante, como factor poderoso de nosso commercio, urgente se torna encaminhar para a vida do mar os nossos patricios, o que só se conseguirá tornando-a remuneradora e cercando-a de regalias que possam estimular vontades e decidir inclinações. E' necessario, portanto, que tenhamos o marinheiro capaz, o capitão competente e educado, o piloto eximio, o machinista perito e habil, todos brasileiros, todos interessados no nosso progresso como

---

(22) O exmº. sr. Ministro da Marinha, almirante Alexandrino de Alencar, a quem a marinha mercante nacional deve assignalados serviços, suspendeu a execução dessa disposição do regulamento, deante dos abusos verificados.

nação e no nosso futuro como patria grande, forte e independente. E' essa a funcção das escolas que devem ser creadas nos pontos mais convenientes do paiz, attendendo-se a sua melhor collocação sob differentes pontos de vista. O projecto approvado pela Camara estabelece a creação de tres escolas de machinistas e pilotos da marinha mercante, localizando-as no Recife, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul.

O progresso realizado na apparelhagem da navegação a vapor não comporta mais o velho expediente, de que tanto se usou e abusou entre nós, de se permittir que as habilitações para o exercicio dessa profissão a bordo, sejam aferidas em exames superficiaes, prestados perante commissões *ad hoc* nas Capitanias dos Portos, na ausencia, por parte dos candidatos, de tirocinio escolar, e outras presumpções seguras de sua capacidade. Filiando a nossa norma de conducta a essa orientação, sem exaggero, porém com firmeza, pensamos que não se deve permittir mais a revalidação de cartas extrangeiras, qualquer que seja a profissão a que ellas habilitem a bordo, devendo os extrangeiros naturalizados, que pretenderem concorrer com os nacionaes ao exercicio dessas profissões, sujeitarem-se ao exame commum, instituido pela lei, como qualquer outro brasileiro, dentro sempre dos limites e restricções que anteriormente esboçámos.



A direcção da marinha mercante

Ha muitos annos, desde os primeiros tempos da Independencia, que os negocios relativos á nossa marinha de commercio correm pelo Ministerio da Marinha. Depois da abertura dos nossos portos á bandeira de todas as nações, até 1845, era grande a interferencia do Ministerio da Fazenda em todos os actos que diziam respeito ao commercio maritimo e á navegação brasileira, tendo sido o decreto de 22 de junho de 1836, pelo qual se regularam as Alfandegas e Mesas de Rendas, o acto do governo que melhor definiu, até então, a posição dos navios nacionaes, seus direitos, regalias e a situação dos extrangeiros, regulando-se claramente o commercio de cabotagem e o modo de pratical-o. Até ahi não tinha a nossa marinha mercante uma organização definitiva e conveniente, o que não admira acontecesse naquelle tempo quando, ainda hoje, a organização defeituosissima e incompleta, que lhe dão, está encaixada no regulamento da Inspectoria de Portos e Costas, no das Capitanias dos Portos, e no chamado de — navegação de cabotagem

— expedidos pelo Poder Executivo em virtude de auctorização do Congresso, consignada em cauda de orçamento.

Em 1846 entendeu o governo imperial occupar-se, com mais clareza e mais detalhadamente, da marinha mercante, quanto a embarcações que a compõem e pessoal nellas empregado e, pelo decreto n. 447, de 19 de maio do anno acima referido, approvou o regulamento das Capitanias, então creadas na Côrte e nas provincias pela lei n. 353, de 1845, submettendo-se a marinha mercante nacional á direcção dessas repartições, dependentes do Ministerio da Marinha e restringindo-se muito as attribuições que, até esse tempo, cabiam ao da Fazenda por leis anteriores. No extrangeiro, entretanto, ficaram os serviços relativos á marinha mercante, sob a direcção dos consules brasileiros, pelo decreto n. 520, de 11 de junho de 1847, que approvou o regulamento consular, no qual se concediam favores á navegação, cogitava-se dos accidentes, perigos e mais circumstancias de viagem e da protecção aos brasileiros maritimos em paizes extrangeiros.

Assim, desde ahi, era o commercio maritimo regulado por leis geraes e decretos do Ministerio da Fazenda, e a navegação, em sua parte technica, embarcação e pessoal nellas empregado, por leis geraes e decretos do Ministerio da Marinha, sendo que mais tarde, instituidas as companhias subvencionadas, sujeitava-se nesta parte a navegação nacional ao Ministerio da Industria e Viação. O decreto n. 5.036, de 1 de agosto de 1872, approvou as instrucções para a fiscalização da navegação subvencionada, creando uma Inspectoria para esse serviço, cujas attribuições foram larga e claramente definidas para todos os effeitos. Não é hoje differente a posição em que se encontra a nossa marinha mercante

quanto á superintendencia de seus negocios e mais relações com o poder publico.

Quando se consideram as vantagens decorrentes de uma só direcção intelligente nos negocios de interesse publico e se medem e relacionam as conveniencias e prejuizos resultantes de intervenções diversas na superintendencia de qualquer ramo da administração do Estado, ou mesmo no circulo das relações commerciaes de empresas, companhias ou particulares, logo se avalia quanto tem a perder a marinha mercante e o commercio maritimo sob essa triplice tutela do Ministerio da Marinha, Fazenda e Viação, com o contrapeso do da Justiça e Interior. Tendo em vista considerações de tal ordem, tivemos ensejo da apresentar á Camara, em sessão de 6 de novembro de 1907, um projecto, propondo a creação de uma Directoria Geral da Marinha Mercante, dependente do Ministerio da Viação, a cuja superintendencia passariam todo o serviço technico e mais encargos que lhe são proprios, com o fim de dar caracter civil á direcção da nossa marinha de commercio, embora, em muitos casos, não se dispensasse a audiencia do Ministerio da Marinha.

Dispunha o projecto que a nova directoria teria a seu cargo todo o serviço technico e administrativo das embarcações, commercio maritimo e fluvial, industrias do mar e navegação dos portos, mares, rios e lagôas navegaveis da Republica, dividido para esse fim o territorio nacional em differentes circumscripções maritimas. Competia-lhe tambem o registro, matricula, arrolamento e vistoria das embarcações, a policia dos portos, etc. . . Este projecto, entretanto, não logrou sahir da pasta das commissões e, no approvado pela Camara, a idéa de

crear-se uma direcção especial para a marinha de commercio, embora defendida pelo relator da commissão que o elaborou, não mereceu o voto da maioria dos deputados que a compunham.

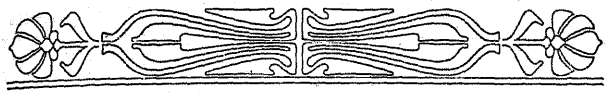
A idéa de libertar-se a marinha mercante da tutela e interferencia de tantas repartições differentes, sujeitando-a sómente á superintendencia de uma só repartição civil autonoma, ganha, cada vez mais, terreno no circulo dos competentes. Entre as conclusões approvadas pelo ultimo Congresso de Vias de Transporte, reunido nesta capital, le-se: « A conveniencia de concentrar em um só orgão de fiscalização e direcção todas as dependencias da navegação e do commercio maritimo, aos poderes publicos aconselha a creação de uma repartição autonoma da marinha mercante. »

Na Italia os serviços administrativos e technicos da marinha mercante estão a cargo das Capitanias dos Portos, providas em geral por funccionarios civis, propostos pelo ministro da Marinha e nomeados pelo rei. Em França e outras nações maritimas, pela consideração especial de reputar-se a marinha mercante um poderoso auxiliar da de guerra, devendo considerar-se a sua verdadeira reserva, chamada a concorrer com o seu material e o esforço do seu pessoal a fortalecer e ajudar as operações da esquadra, em casos de necessidade, sempre se confia a parte technica de sua direcção ao Ministerio da Marinha, sem lhe diminuir porém o seu cunho de instituição civil.

Não é esta uma face menos interessante do problema, cuja solução estudamos, porque da maior ou menor esphera de acção que se traçar á superintendencia de uma instituição numerosissima como a marinha de

commercio, importante pelas suas relações variadissimas com os factores principaes da nossa riqueza publica e particular, depende a sua grandeza, desenvolvimento e progresso. De um lado é necessario ter em vista os elementos da defesa nacional, as considerações de natureza puramente militar, dada a necessidade de aproveitar os recursos que a marinha mercante deve offerecer para augmentar o poder naval da Republica, o seu prestigio e a sua efficacia na contingencia de uma lucta armada; por outra face encarada a questão, é preciso tambem não esquecer a somma enorme de interesses, de ordem puramente civil, que se lhe confiam, as relações multiplas de toda a especie, que lhe cabe manter com mais ou menos frequencia e regularidade; relações de ordem commercial, de ordem publica ou administrativa e de ordem privada.

Seja como fôr, todavia, a concentração de todos os serviços que dizem respeito á marinha mercante, sem prejuizo de sua possivel funcção militar, sob uma direcção especial, é uma necessidade requerida pelo proprio interesse publico. Isto mesmo se poderá conseguir, creando-se a directoria da marinha mercante a cargo de um sub-secretario de Estado, no Ministerio da Viação ou mesmo no da Marinha como estabelece em França o decreto de 29 de março de 1913. Esta organização comprehende a inscripção do pessoal maritimo, o ensino, premios e convenções com as companhias, pilotagem, pesca, credito maritimo e invalidos da marinha. Entre nós a directoria deveria abranger todos os serviços que actualmente se repartem no paiz pelos differentes Ministerios, sem prejuizo como já dissemos, da parte militar que, em dado momento, a marinha mercante é chamada a desempenhar.



O carvão nacional

O combustivel é a alma da industria, a força que a anima, o elemento que a vivifica, mantém e desenvolve; ao seu influxo poderoso movem-se as machinas, cortando os oceanos, atravessando os desertos, accionando as fabricas, arando os campos e creando a riqueza. Dahi o progresso da Inglaterra, da Allemanha e dos Estados Unidos, o seu pasmoso avanço na mais complexa expansão industrial e economica, nas industrias da terra e nas industrias do mar.

No Brasil o problema do combustivel é de capital e transcendente importancia, e, embora desde 1808 se tenha verificado a existencia de carvão de pedra em territorio brasileiro, no municipio de S. Jeronymo, na antiga provincia do Rio Grande do Sul e em outros Estados, continuamos durante largos annos a ser tributarios, em grande escala, da Inglaterra e, por ultimo, dos Estados Unidos. Presentemente, além das minas de S. Jeronymo, são conhecidas tambem as de Jacuhy e

Butiá ainda naquelle Estado; as de Criciúma e Tubarão em Santa Catharina; as de Barra Bonita no Paraná e as de Tabatinga no Amazonas.

A existencia, entretanto, de tão importante fonte de actividade e riqueza, em um paiz de extensão desmedida e costas vastissimas como o nosso, e cujo desenvolvimento depende, natural e fatalmente, da mais larga expansão de suas estradas de ferro e da maior frequencia e importancia de sua navegação maritima e fluvial, de que o combustivel é o principal factor, não provocou por parte dos poderes publicos o estimulo de promover, ajudando a iniciativa particular, a exploração de tão valioso thesouro. Experiencias, estudos, pareceres, monographias, palavras, palavras, palavras e mais nada era o que, até agora, se havia feito a respeito da nossa incalculavel riqueza em combustivel. Foi preciso que a tremenda conflagração européa, que tem ensanguentado o mundo, com todo o seu cortejo de horrores e surprezas, viesse difficultar as communicações entre o Brasil e a Europa, privando-nos do carvão de Cardiff e obrigando-nos a importar o americano, cujos preços foram, por sua vez, subindo e subindo muito, para que nos lembrassemos das minas nacionaes, intensificando-se os estudos e as experiencias de que dependia a sua utilização pratica e proveitosa para o trafego maritimo e outras industrias, cuja vida se vae tornando impossivel pela carestia do combustivel.

A conclusão a que chegaram os competentes, a quem foi commettido o encargo desses estudos e experiencias, era que (e nisso se mostraram accordes em affirmar) só dous processos poderiam permittir a utilização pratica e proveitosa da hulha nacional: a briquettagem e a pulve-

rização, processos que tornavam o emprego do combustivel indigena dependente do beneficiamento especial do carvão, quanto ao primeiro e da adaptação das fornalhas das machinas existentes, quanto ao segundo. Não se poderia fazer, por consequencia, applicação immediata do carvão nacional.

O exm.º sr. Presidente da Republica, comtudo, empenhado em ver soluccionado, com a maior presteza, o problema a cujos estudos emprestou desde logo o maior empenho e interesse, teve nesse comenos a feliz lembrança de recommendar á directoria do Lloyd Brasileiro a realização de novas experiencias com o carvão de varias minas nacionaes, no intuito de verificar, de modo positivo, a indispensabilidade daquelles processos, despendiosos e até certo ponto dilatorios. O commandante Müller dos Reis, obedecendo áquella patriotica suggestão, começou a experimentar, com o maior cuidado, nas machinas de rebocadores e lanchas, em travessias neste porto, o carvão das minas de Jacuhy, e, como os resultados colhidos nessas tentativas fossem sempre animadores, ordenou experiencias de maior vulto e que, por isso mesmo, podessem ser apresentadas como decisivas. O *Laguna* saiu de Porto Alegre a 18 de março e chegou a esta capital a 24, fazendo uma travessia de 827 milhas, e queimando exclusivamente carvão de Jacuhy em suas fornalhas, que não soffreram para essa experiencia modificação alguma, como se dizia ser mister para a bôa combustão da hulha nacional. Depois o *Florianopolis* e o *Ruy Barbosa* repetiram, em identicas condições, a mesma experiencia, com o mais completo exito, cabendo assim ao Lloyd Brasileiro, por instancia do exm.º sr. dr. Wenceslau Braz, digno presidente da Republica, a

gloria de ter demonstrado praticamente, em tão larga travessia, a efficiencia do carvão nacional como combustivel aproveitavel para o serviço da navegação maritima.

Esse facto, cuja significação ainda póde ser maior, quando se verificar a efficiencia da hulha nacional de outras procedencias, cujos estudos não devem ser procrastinados, representa para a economia do paiz uma dupla e estupenda vantagem; liberta o Brasil da contingencia da importação extrangeira, que é vultuosa, e garante, sem falar de outras industrias, á nossa marinha de commercio o mais rapido e brilhante progresso. Assim poderemos trabalhar, com a maior intensidade e mais seguro proveito, o ferro nacional com que mais tarde deveremos armar os nossos navios em estaleiros nacionaes e movimentar com o combustivel das minas do nosso sólo numerosa frota mercante.

«As maiores formações carboniferas até agora exploradas, na Westephalia, na Grã-Bretanha, e ao sul dos Grandes Lagos — escreve J. Pires do Rio (23) — esplicam, na epocha do aço fundido, o facto de serem Hamburgo, Antuerpia, Londres, Liwerpool e Nova York as grandes estações do moderno trafico maritimo.

No mundo civilizado do meio do seculo XX, nenhum motivo melhor do que essa razão geologica parece esplicar o surgimento da Inglaterra em vez da França, o da Allemanha em vez da Italia, como nações de maior progresso, de maior industria fabril, de maior commercio.»

Estas palavras, repassadas da mais intensa verdade, bem demonstram o valor que para o nosso paiz deve

(23) O COMBUSTIVEL NA ECONOMIA NACIONAL, 1916

ter, dada a sua extensão territorial e a sua posição geographica, a exploração intensiva do combustivel nacional.

As sommas, que são drenadas para fóra do paiz, pela importação do carvão e do ferro extrangeiro, são de impressionar, embora já tenhamos, no que diz respeito a siderurgia, uma industria insipiente.

Os quadros seguintes indicam essa importação nos ultimos annos:

Ferro e aço em barra, chapas, etc.

Annos	Toneladas	Contos de réis
1910.	49.427	6.826$000
1911.	53.276	7.228$000
1912.	65.058	9.625$000
1913.	79.815	11.858$000
1914.	24.661	3.894$000
1915.	12.66	2.742$000
1916 (9 mezes)	14.186	5.104$000

Chapas galvanizadas, ródas, postes, canos, trilhos, etc.

Annos	Toneladas	Contos de réis
1910.	363.487	73.555$000
1911.	371.323	81.424$000
1912.	502.698	101.745$000
1913.	575.718	120.683$000
1914 (24).	201.660	47.137$000
1915.	89.761	33.040$000
1916 (9 mezes)	63.810	35.245$000

(24) A queda dos valores e do peso é devida á crise dos transportes, causada pela conflagração européa.

Importação de carvão de pedra (25)

Annos	Toneladas	Valor em contos de réis, ouro.	Papel
1906	1.207.693	15.118	15.502.157$900
1907	1.301.452	18 320	17.830.721$000
1908	1.354.608	17.722	18.383.638$000
1909	1.347.925	15.952	28.649.758$000
1910	1.681.719	21.199	35.568.791$000
1911	1.736.213	24.536	41.464.071$000
1912	2.098.842	33.846	59.114.658$000
1913	2.262.347	35.720	60.278.326$000
1914	1.540.126	22.682	41.388.341$000
1915	1.163.760	23.911	52.054.976$000
Média do valor em 10 annos.			9$895

Importação dos Estados Unidos

Annos	Toneladas	Valor em contos de réis, ouro — Custo	Frete	Total
1913	274.798	1.668	18 089	3.940
1914	260 595	1.634	10.676	3.980
1915	635.711	3.682	14.721	12.444
1916	814.212	5.709	25.948	27.427

Importação da Grã-Bretanha

Anno.	Toneladas	Valor em contos de réis, ouro — Custo	Frete	Total
1913	1.927.387	15.093	15.435	30.528
1914	1.266.579	10.237	8.249	18.486
1915	525.756	5.458	5.945	11.403
1916	209.812	2.741	4.226	6.967

(25) Estatistica Commercial.

Importação de carvão de pedra por origem em 1916 (26)

Origem:	Kilos	Valor mil réis papel
Argentina	441	75$000
Estados Unidos	814.212.348	61 948:319$000
Grã-Bretanha	209.812.313	15.736:592$000
Uruguay	461.680	31:379$000
	1.024.486.782	77.716:365$000
Equivalente em mil réis ouro	. . . . .	34.407:910$000
Valor por unidade em ouro	. . . . .	34$000

Importação por Estados (27)

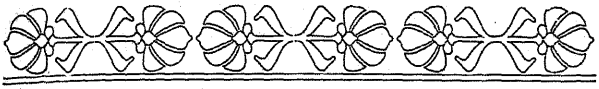
Destino	Kilos	Valor mil réis papel
Manáos	9.970 661	500:380$000
Pará	58.439.175	4.067:491$000
Maranhão	1.884.476	141:337$000
Ceará.	2.179.155	152:582$000
Natal	—	—
Pernambuco.	77.671.702	5.418:144$000
Maceió	423.362	44:168$000
Bahia	37.552.774	2.940:097$000
Rio de Janeiro.	727.902.404	56.265:004$000
Santos	98.114.823	7.206:152$000
Paranaguá.	502.360	85:796$000
Foz do Iguassú	441	75$000
Rio Grande	5.119.505	547:411$000
A transportar . . .	1 019.760.838	77.368:637$000

(26) Estatistica Commercial — Rio.

(27) Idem.

Destino	Kilos	Valor mil réis papel
Transporte	1.019.760.838	77.368:637$000
Pelotas	4.264.254	213:349$000
Jaguarão	8.000	817$000
Livramento	351.770	26:198$000
Quarahy	8.000	678$000
Uruguayana.	87.960	2.520$000
Corumbá	5.950	1:166$000
Total. . .	1.024.486.772	77.613:365$000

Tal é o valor decorrente da utilização, em larga escala do combustivel nacional; a retenção no paiz dessas sommas avultadissimas, e o que vale mais ainda, a expansão de nossas industrias, a exploração mais intensa e barata de nossas riquezas agricolas e mineraes, emfim, o nosso correr precipitado para o mais assombroso progresso.



A Reserva Naval

A marinha mercante pela natureza mesmo de suas funcções é considerada, em todos os paizes maritimos, que dispoem de organização militar conveniente, a reserva natural da marinha de guerra, não só sob o ponto de vista material, como no que diz respeito a suas equipagens e guarnições. Obedecendo a essa preoccupação da maior efficiencia de poder naval, nas grandes nações maritimas, a construcção dos paquetes das companhias de navegação, favorecidas pelo governo, está sujeita, quanto á sua estructura e outros requisitos, ao juizo das auctoridades militares navaes. O art. 45 do projecto approvado pela Camara previu a hypothese.

O legislador constituinte, conferindo á nossa marinha de commercio o privilegio da navegação de cabotagem, teve em vista não só amparal-a e fortalecel-a para bem poder servir ao commercio do paiz e á nossa maior expansão economica, como constituil-a, pela sua importancia no mar, a poderosa auxiliar da Armada Na-

cional. O § 4º do art. 87 da Constituição é a prova disso.

Ha, em toda a parte, a reserva legal, composta dos que, terminado o tempo de serviço, podem ser chamados á actividade, e a natural, a constituida pelos inscriptos na marinha civil ou tripulantes das embarcações mercantes e que ainda não tenham servido na marinha de guerra. Na França, pela lei de 24 de dezembro de 1896, a idade durante a qual se exigem serviços na armada é dos 18 aos 50 annos. O tempo de serviço activo obrigatorio é de cinco annos, sendo dous de disponibilidade e o restante de reserva. Na Italia, na Inglaterra e em outras nações maritimas, as disposições a respeito são mais ou menos equivalentes, salvo quanto a duração do tempo de serviço.

Entre nós jamais se cogitou de organizar seriamente a reserva de nossa marinha, de que no Imperio apenas vagamente se cogitou. Na Republica não andaram de outro modo as cousas, pois só ultimamente, a lei n. 12.188, de 6 de setembro de 1916 tratou da organização de uma reserva naval constituida pelos matriculados da marinha mercante e que voluntariamente se inscreverem para receber a instrucção necessaria ao serviço de bordo nos navios da esquadra.

A Constituição da Republica estabeleceu, em o artigo 86, a obrigatoriedade do serviço militar para todos os brasileiros, de que não foi excluida a marinha mercante, mediante sorteio, sendo natural que os maritimos, quando sorteados, só devam servir na marinha de guerra. A pratica daquella disposição jamais foi possivel, apesar de differentes tentativas em que se empenhou o Congresso Nacional e o proprio Governo.

As nossas classes maritimas, entretanto, compenetradas desse imperioso dever de prevenir a defesa da patria, e servil-a, quando mistér, pelo seu orgão incontestavel que é a Federação Maritima Brasileira, solicitaram do Governo da Republica a sua inscripção voluntaria para receber a instrucção que as deve habilitar a servir, quando chamadas, ao lado da gloriosa armada nacional, constituindo-se deste modo uma verdadeira reserva para o serviço naval. Acceita a louvavel e patriotica idéa pelo exm.º sr. ministro da Marinha, o illustre almirante Alexandrino de Alencar, a lei n. 12.188, de 6 de setembro de 1916, a que já nos referimos, deu organização regular á Reserva Naval. Depois, o regulamento approvado pelo decreto n. 12.376, de 25 de janeiro de 1817, estabeleceu o modo pratico de executar a lei, completando-a no sentido da sua melhor observancia.

Não se fizeram esperar os resultados dessa louvavel e digna expontaneidade e já em 19 de novembro do anno passado, dia consagrado á festa da bandeira, prestavam compromisso como reservistas navaes 322 tripulantes de navios do Lloy Brasileiro, não arrefecendo o enthusiasmo com que os demais continuaram e continuam a exercitar-se para a obtenção da respectiva caderneta. Dos resultados dessa bôa vontade tivemos mais uma prova no dia 11 de junho, quando, em continencia á estatua do glorioso Barroso, formaram mais de 1.000 reservistas das classes do mar, constituindo uma brigada, perfeitamente exercitada. E' de esperar que esse gesto da maioria dos que constituem as classes maritimas seja bem comprehendido pelos demais, formando-se por essa maneira uma tão efficiente força de reserva, o que é tanto mais

provavel quanto a caderneta de reservista, além de outras vantagens que proporciona, offerece a de isentar do serviço militar, fóra do caso especial de ser chamada a propria Reserva.

O talentoso deputado Mauricio de Lacerda comprehendeu bem o alcance da Reserva Naval, agora instituida e nos moldes em que o foi. E' o preparo, pela instrucção voluntaria, para o serviço na Armada, sem vexame, sem atropelo, sem protesto, idéa pela qual, relativamente ao exercito, tive ensejo de bater-me, ao lado de outros, varias vezes, na Camara dos deputados e que foi ultimamente adoptada. As linhas de tiro e o voluntariado de manobras não tem outra origem. Foram o resultado da repugnancia ao sorteio e dessa propaganda.

Apresentando á Camara um projecto relativo a differentes necessidades da nossa marinha mercante, Mauricio de Lacerda manda incluir na Reserva estivadores, trabalhadores de trapiches e armazens de carga e descarga, carvoeiros, catraeiros e mais pessoal do trafego dos portos, não havendo razão para isentar os pescadores, que em todos os paizes são sempre comprehendidos na inscripção maritima. O pessoal que se occupa nessa profissão é, em geral, composto de antigos tripulantes de embarcações de commercio e de guerra, sempre maritimos de officio, de modo que a sua inclusão na Reserva, por isso justificada, é, por augmentar-lhe os contingentes, de grande vantagem.

A relevancia desse bellissimo emprehendimento sob o ponto de vista da efficiencia do nosso poder naval, foi bem demonstrada nas seguintes palavras com que delle trata o commandante Müller dos Reis, director com-

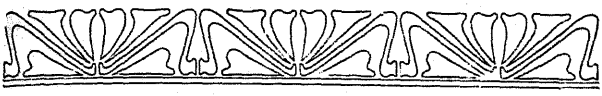
mercial do Lloyd Brasileiro, em o relatorio apresentado ultimamente ao exm.º ministro da Fazenda :

« Agora, porém, a expontaneidade de uma pleiade numerosa de marujos, conjugados em associações de classe e reunidas em Federação Maritima resolve, em grande parte, esse difficil problema, com o mais brilhante exito, tornando uma realidade aquillo que, durante muitos annos, a vontade, o tino dos legisladores e o proposito deliberado dos governos não havia conseguido. » (28)

O commandante Müller dos Reis foi, é preciso que se diga para a justiça da historia, auctor da Reserva Naval.

---

(28) Relatorio do Lloyd Brasileiro.



Assistencia á marinha mercante

A assistencia aos homens do mar, desamparados na velhice ou, por qualquer motivo, impossibilitados do exercicio de sua profissão, aos orphãos e viuvas, toma actualmente largo desenvolvimento em todas as grandes nações maritimas, onde se criam, sob a protecção official, caixas de pensões, albergues e hospitaes, cuja manutenção é custeada pelo auxilio mutuo das classes e pelas subvenções e concurso official e particular. A assistencia hospitalar, já estabelecida entre nós de modo irregular e incompleto, não corresponde ás justas aspirações das classes maritimas e aos intuitos do proprio governo que a instituio desde o Imperio.

A nova Consolidação das leis das Alfandegas e Mesas de Rendas manda, em seu artigo 607, cobrar para serem entregues á Santa Casa de Misericordia desta cidade que, por sua vez, se obrigou a dar assistencia

hospitalar aos maritimos, que della necessitassem, as seguintes contribuições:

De cada pessôa da equipagem das embarcações que navegam barra fóra, para os portos do Districto Federal e Estado do Rio de Janeiro	$200
Idem, idem das embarcações que navegam para os outros portos da Republica, ou de longo curso	$640
De cada galera ou barca, pelo casco	6$000
De cada brigue, brigue barca, bergantim, patacho, hiate ou palhabote, idem	4$000
De cada sumaca	3$560
De cada lancha, idem	1$180

Esta disposição é extensiva a todas as cidades da Republica onde houver Alfandegas, para ser o imposto integralmente applicado em favor dos Hospitaes de Misericordia dessas cidades, que expressamente se sujeitarem aos mesmos onus da Santa Casa de Misericordia do Rio de Janeiro, relativos ao tratamento de tripulantes. (Reg. de 1860, art. 698, Lei n. 2.348, de 25 de agosto de 1873, art. 13; Decisões n. 345, de 25 de setembro de 1873, 121 de 16 de março de 1875, 117 de 24 de julho de 1882, 12 de 5 de fevereiro e 139 de 30 de setembro de 1885).

Essa assistencia assim dispensada aos maritimos, de promiscuidade com os demais indigentes, quando para ella concorre a propria marinha mercante com avultadas quantias, a quanto montam annualmente as contribuições acima especificadas, é humilhante ás classes do mar e, apesar disso, não raro, tem sido recusada aos que della precisam, a pretexto de que não ha, na occasião,

accommodações para novos doentes, como se os maritimos, nesse caso, pedissem favôr. Disso temos provas numerosas.

Tudo indica, pois, a conveniencia de se crear, principalmente nesta capital, que é o maior centro armador do paiz, um hospital da marinha mercante, sob a administração das proprias instituições interessadas. Custeado pelas contribuições cobradas aos maritimos e pelas quantias actualmente entregues á Santa Casa, esse estabelecimento teria garantida a sua manutenção, proporcionando-se aos indigentes das classes maritimas e aos desembarcados sem recursos, quando enfermos, sem familia e sem lar, assistencia confortante e sadia sem o vexame da caridade publica e pela mutualidade dos proprios companheiros de profissão. Segundo elementos obtidos officialmente, a somma arrecadada pelo Thezouro e proveniente das contribuições pagas pelos armadores para aquelle fim, orça annualmente, nesta capital, por 200:000$000.

A assistencia, o auxilio e o amparo que se devem dispensar aos homens do mar, quando decahidos, invalidos ou, por qualquer motivo, privados do exercicio de sua profissão, deve ser mais ampla, comprehendendo a assistencia hospitalar, o albergue e a pensão a invalidos, orphãos e viuvas. O hospital da marinha mercante, o o albergue, e a caixa de pensões, dirigidos por maritimos, sob a fiscalização do ministro da Marinha, se integralizam e completam o plano geral de assistencia. Da creação de um albergue nocturno, nesta cidade, já havia cogitado o fallecido director do Lloyd Brasileiro, o sempre lembrado Servulo Dourado, cuja larga visão sobre as cousas e necessidades da nossa marinha mer-

cante o levou a delinear o vasto plano de reorganização que já começou a dar os mais bellos resultados. Convencido de que a installação do albergue maritimo ou casa dos marinheiros, num grande centro maritimo como é a capital da Republica, não podia mais ser adiada, empenhou Servulo Dourado todo o seu esforço nesse sentido e já havia obtido o edificio para instalal-a, quando a morte veio roubal-o ao numero dos vivos, privando o paiz do seu valioso concurso.

O deputado Mauricio de Lacerda, no projecto a que já nos referimos, amparou patriotica e nobremente essa humanitaria idéa da assistencia aos maritimos, mandando entregar a uma instituição maritima que se obrigue a manter o hospital da marinha mercante, as quantias cobradas actualmente pelo governo da Republica para esse fim e que até hoje são entregues á Santa Casa de Misericordia desta cidade. No mesmo projecto auctoriza tambem o Poder Executivo a crear o albergue maritimo, determinando o modo de administrar ambos os estabelecimentos.

A attitude do digno deputado fluminense, no momento em que a Federação Maritima Brasileira se esforça para crear o hospital maritimo, com a contribuição dos seus associados, despertando nas classes do mar o mais vivo enthusiasmo, vem facilitar os esforços e os intuitos dessa benemerita Associação. A Caixa de invalidos, orphãos e viuvas de maritimos, completará, emfim, pelo caracter de continuidade de que se revestem os beneficios que ella distribuir, todo esse systema de assistencia ás classes do mar. Nesta parte o projecto approvado pela Camara era menos amplo, pois que só cogitava da Caixa de Pensões, creação que não foi approvada a pedido

das proprias classes, que felizmente já pensam agora de modo contrario.

Constituida pelas contribuições dos proprios maritimos, descontadas de suas soldadas pelos armadores ou empresas, onde servirem, e administrada por uma directoria eleita pela propria classe, embora sob a fiscalização immediata do ministro da Marinha, em tudo que disser respeito á parte financeira, a Caixa beneficente para invalidos, viuvas e orphãos poderá ser creada e mantida com os mais proveitosos resultados. A sua economia poderá ser augmentada ainda pelos excessos que se verificarem na arrecadação dos impostos, a que já nos referimos e que devem passar a ser destinados á manutenção do hospital maritimo, fazendo-se mesmo a fusão das duas instituições, ligadas, pelo menos, na sua parte pecuniaria para os effeitos de uma melhor arrecadação de recursos e mais ampla distribuição de beneficios.

A Caixa dos Invalidos, existente em França, onde tem passado por differentes modificações, embora mantendo sempre o mesmo fim humanitario, tem funccionado continuadamente sob a fiscalização immediata do Ministerio da Marinha e os seus resultados beneficos são amplamente conhecidos.

Não mate, agora, a inercia legislativa tão nobres designios e tão lisongeiras esperanças, como até hoje tem procrastinado o andamento da reforma da propria marinha mercante.

Esperemos para protestar.

PROJECTO APPROVADO PELA CAMARA

PARTE I

DO COMMERCIO MARITIMO E AUXILIOS Á NAVEGAÇÃO

TITULO I

Do commercio maritimo

CAPITULO I

DA LIBERDADE DE COMMERCIO

Art. 1.º E' livre o commercio maritimo do Brasil com os portos extrangeiros, podendo os navios de todas as nações carregar e descarregar mercadorias, transportar passageiros e objectos de valor, da União e dos Estados, respeitadas as leis e regulamentos da Fazenda, Saude e Policia dos portos, salvo o disposto no paragrapho unico do art. 1º, da Constituição da Republica.

CAPITULO II

DA NAVEGAÇÃO

Art. 2.º A navegação mercante brasileira dividir-se-á, para os effeitos desta lei, em navegação de longo curso, grande cabotagem, pequena cabotagem e interior.

a) entende-se por navegação de longo curso a que se realiza longe das costas com o auxilio de calculos astronomicos;

b) considera-se navegação de grande cabotagem a que se pratica de cabo a cabo, com a costa á vista ou com o auxilio sómente da navegação estimada;

c) denomina-se navegação de pequena cabotagem a que não ultrapassa os limites da costa maritima de cada Estado;

d) chama-se navegação interior a que é feita nos portos, rios e lagôas do paiz.

CAPITULO III

DO COMMERCIO E DA NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM

Art. 3.º A navegação de cabotagem, na fórma prescripta no artigo antecedente, para o transporte de mercadorias, só poderá ser feita por embarcações nacionaes préviamente registradas.

Paragrapho unico. Entende-se por navegação de cabotagem a que tem por fim o commercio directo de mercadorias, nacionaes ou nacionalizadas, entre os portos maritimos e fluviaes brasileiros.

Art. 4.º Sempre que qualquer embarcação nacional conduzir do extrangeiro para portos da Republica mercadorias sujeitas a direitos de consumo, ou recebel-as nos

portos nacionaes em transito ou reexportadas, submetter-se-á, na parte relativa á fiscalização aduaneira, ao regimen das embarcações extrangeiras.

Art. 5.º Aos navios extrangeiros não se permitte o commercio de cabotagem sob as penas de contrabando, concedendo-lhes, entretanto:

a) dar entrada em um porto pór franquia e sahir dentro do prazo regulamentar, ou arribar para desembarcar naufragos ou doentes, estando, neste caso, isentos de imposto;

b) entrar, por inteiro, em um porto e seguir para outro com a mesma carga, no todo ou em parte despachada para consumo ou reexportação;

c) transportar de um para outros portos da Republica passageiros de qualquer classe e procedencia, suas bagagens, volumes classificados como encommendas de peso não superior a cinco kilos e valores amoedados;

d) receber em um ou mais portos nacionaes generos destinados á exportação para fóra da Republica;

e) levar soccorro, por auctorização do Governo, de um porto a outro do paiz, nos casos de fome, peste ou outra qualquer calamidade;

f) transportar quaesquer cargas de uns portos para outros do Brasil nos casos de guerra externa, commoção intestina, greves e prejuizos causados á navegação e commercio maritimo nacional por bloqueio ou forças extrangeiras, embora não haja declaração de guerra, desde que o poder publico assim julgar conveniente.

Art. 6.º Nos casos de arribada forçada, varação ou força maior, as mercadorias conduzidas por navios extrangeiros de qualquer porto da Republica, poderão ser descarregadas e vendidas em outros portos do Brasil,

com annuencia dos interessados, justificada perante a Alfandega a necessidade dessa excepção.

Art. 7.º A navegação dos rios e aguas interiores do Brasil continúa permittida a todas as nações, de accôrdo com as leis vigentes, e ás nações limitrophes, nos termos das convenções e tratados.

TITULO II

Dos auxilios á navegação

CAPITULO UNICO

DAS RETRIBUIÇÕES PECUNIARIAS

Art. 8.º E' abolido o actual systema de subvenções annuaes concedidas a particulares, empresas ou companhias de navegação de longo curso e cabotagem, mantidas as obrigações existentes entre as empresas e o Governo Federal, até a terminação dos respectivos contractos.

Art. 9.º Fica creada a retribuição pecuniaria por milha navegada, como incentivo ao desenvolvimento da navegação e auxilio á empresa ou armadores brasileiros que se propuzerem á navegação:

1º, de longo curso entre o Brasil e portos extrangeiros;

2º, de grande cabotagem;

3º, de pequena cabotagem e interior.

Art. 10. A retribuição só poderá ser concedida a empresas, companhias ou proprietarios de navios, que tiverem contracto com o Governo da União e se obrigarem ás seguintes disposições:

a) ceder ao Governo Federal temporariamente todos ou parte dos navios, com uma indemnização de renda

liquida que couber a cada um dos navios occupados, avaliada pela média de viagens realizadas nos 10 mezes que precederem á data da occupação.

b) fazer os seus fretes de mercadorias e de passageiros por meio de tabellas approvadas pelo Governo, as quaes só poderão ser alteradas de dous em dous annos;

c) ter os dias e horas de partida, o tempo de demora em cada porto de escala e a duração da viagem regulados de accôrdo com a Inspectoria Geral de Navegação e approvados pelo Governo;

d) estabelecer o trafego mutuo com empresas de navegação transatlantica, que servem ao Brasil pelos seus principaes portos e com as estradas de ferro que venham ter aos portos de sua escala, acautelados os interesses do fisco de accôrdo com o Ministerio da Fazenda;

e) conceder abatimento de 20 % nos seus vapores á força publica ou escolta, conduzindo presos e de 10 % a quaesquer transportes por conta do Governo Federal ou estadoal;

f) fornecer nos portos em que tiverem deposito o carvão de que necessitarem os navios da Armada Nacional, mediante aviso com a devida antecedencia e sem prejuizo de seu serviço, quanto a fornecimentos eventuaes;

g) enviar ao Ministerio da Viação, por intermedio da Inspectoria Geral de Navegação, trimestralmente, o conjuncto da receita e despesa de cada linha de navegação e, mensalmente, quadros estatisticos e minuciosos, conforme o modelo approvado pelo Governo, sobre o movimento de passageiros e cargas, discriminando estas quanto á qualidade, peso, volume e fretes recebidos, por fórma a se poder computar com a exactidão a renda de cada viagem.

Art. 11. A retribuição será concedida:

1º, por simples navegação, sem mais outra exigencia;

2º, por maior tonelagem de carga transportada na linha durante o anno;

3º, por maior velocidade nas viagens de linhas.

Art. 12. A retribuição do n. 1 do artigo antecedente será paga annualmente ás empresas ou armadores que estiverem nas condições do art. 10, e empregarem os seus navios em qualquer navegação das de que tratam os numeros 1, 2 e 3 do referido art. 9º.

Art. 13. A retribuição sob o n. 2, do art. 11, será paga annualmente á empresa ou armador que, estando nas condições das lettras *a*, *b*, *c*, *d*, *f* e *g*, do art. 10, provar:

1º, ter transportado maior tonelagem de carga durante o anno anterior, na linha que para este fim o Ministerio da Viação estabelecer, estando a dita empresa ou armador em concorrencia com outras empresas ou armadores;

2º, ter durante o anno anterior transportado em seus vapores carregamento equivalente pelo menos a 3/4 da capacidade de carga dos navios, que se empregarem na linha, quando a empresa ou carregador não tiver concorrentes na dita linha.

Art. 14. A retribuição sob o n. 3 será paga annualmente á empresa ou armador que, estando nas condições do art. 10, provar que seus navios desenvolveram no minimo a velocidade média de 15 milhas por hora em suas viagens.

Art. 15. A retribuição para o n. 1, do art. 11 será fixada annualmente pela lei orçamentaria entre os limites

de 1$500 a 5$000, por milha navegada; e a dos ns. 2 e 3 entre os limites de 2$000 e 8$000.

Art. 16. Para o pagamento das retribuições de que tratam os ns. 2 e 3 do art. 11, o Ministerio da Viação, annualmente, por editaes, determinará quaes as linhas a que deverão competir as ditas retribuições, chamando para ellas concorrentes.

Art. 17. A mesma companhia, empresa ou armador poderá obter os auxilios de que tratam os ns. 2 e 3 do art. 11, além da retribuição que lhe competir pelo n. 1 do mesmo artigo. (*)

Art. 18. A exigencia estabelecida pelo art. 13 será satisfeita pela apresentação do manifesto original, quando se tratar de navegação de longo curso e pelas listas de carga quando de cabotagem.

Art. 19. Para ser concedida a retribuição pecuniaria entre o Brasil e quaesquer portos extrangeiros é preciso que, a juizo do Governo, a linha a se estabelecer offereça vantagens reaes quanto ao intercambio commercial e movimento de passageiros.

Art. 20. Os navios a vela e a vapor, que transportarem o carvão nacional dos centros de sua extracção para os de consumo com abatimento de 50 % no preço corrente da tonelada de carga, gosarão da retribuição pecuniaria maxima de que tratam os arts. 9º e 10º da presente lei.

Art. 21. Os navios a vapor, que consumirem o carvão nacional, gosarão de um abatimento de 50 % em todas as taxas que tiverem de pagar e forem mantidas e creadas pela presente lei.

(*) O projecto primitivo, dos arts. 11 ao 17, foi modificado pela emenda substitutiva do sr. Antonio de Souza, deputado pelo Amazonas, emenda approvada pela Camara.

PARTE II

DA CONSTITUIÇÃO DA MARINHA MERCANTE E DO PESSOAL MARITIMO

TITULO I

Da constituição da marinha mercante

CAPITULO UNICO

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 22. A marinha mercante do Brasil será constituida pelo conjuncto de embarcações nacionaes, pertencentes a particulares e pelo pessoal nellas empregado.

Art. 23. Esta marinha, que será nacional, concorrerá, com os demais cidadãos brasileiros, para preencher os claros da força naval, na fórma e pelo tempo que a lei do sorteio militar determinar, de accôrdo com a Constituição da Republica.

SECÇÃO I

Das embarcações mercantes

CAPITULO I

DA CLASSIFICAÇÃO E CONSTRUCÇÃO DAS EMBARCAÇÕES MERCANTES

Art. 24. As embarcações mercantes, que poderão ser de qualquer fórma, tonelagem ou pórte e empregar-se na navegação e no serviço que os seus proprieta-

rios julgarem mais conveniente, dividir-se-ão em quatro classes seguintes:

a) pertencerão á 1ª classe as que forem a vapor e se empregarem na navegação de longo curso ou de grande cabotagem;

b) constituirão a 2ª classe as que forem a vapor ou a vela e se empregarem, estas na navegação de longo curso ou de grande cabotagem e aquellas na de pequena cabotagem;

c) formarão a 3ª classe as que forem a vapor ou a vela e se empregarem na navegação de pequena cabotagem;

d) serão de 4ª classe as que forem a vapor, vela ou remos e se empregarem na navegação interior.

Art. 25. Ninguem poderá construir embarcações de longo curso e grande cabotagem sem estar habilitado, por escolas competentes, como engenheiro ou constructor naval ou mestre de construcção naval.

Paragrapho unico. Os que forem diplomados por estabelecimentos extrangeiros só poderão construir taes embarcações no paiz depois de habilitados pelas escolás da Republica, permittindo-se, dentro de 10 annos, a contar da promulgação desta lei, a revalidação de suas cartas.

CAPITULO II

DO ESTADO CIVIL DAS EMBARCAÇÕES MERCANTES

Art. 26. Para que uma embarcação mercante seja considerada nacional e possa gosar dos privilegios que se relacionam com esse titulo deverá reunir as condições seguintes:

a) ter sido construida no Brasil,

b) ser de propriedade de cidadão brasileiro ou de sociedade ou empresa brasileira, com séde no Brasil;

c) ter, por capitão, mestre e machinista, cidadão brasileiro, devendo a tripulação ser composta de brasileiros.

Art. 27. Podem obter, tambem, o titulo de naciónal e gosar dos privilegios delle decorrentes:

a) as embarcações de construcção extrangeira, legalmente adquiridas;

b) as capturadas ao inimigo e consideradas bôa presa;

c) as encontradas em abandono em alto mar;

d) as confiscadas por contravenção das leis do Brasil;

e) as adquiridas por brasileiros em virtude de doação ou venda judicial.

Paragrapho unico. Em qualquer dos casos deste artigo deverão ser satisfeitas as condições da letra *b* e *c* do artigo anterior.

Art. 28. A nacionalidade das embarcações se provará, exhibindo-se titulo passado pelo Ministerio da Marinha, á vista do registro feito na repartição competente.

Art. 29. A embarcação perderá a nacionalidade brasileira:

a) pela venda a extrangeiro;

b) sendo capturada pelo inimigo em caso de guerra, quando a captura for considerada bôa;

c) por ter sido confiscada no extrangeiro;

d) por não haver noticias della por mais de dous annos.

CAPITULO III

DAS VISTORIAS DAS EMBARCAÇÕES E DA SUA ARQUEAÇÃO

Art. 30. E' da exclusiva competencia da auctoridade federal a vistoria e arqueação das embarcações, serviço que será feito:

a) nos portos do Brasil — por profissionaes nos Arsenaes de Marinha, Capitanias dos Portos e Alfandegas;

b) no extrangeiro, por pessoas competentes da escolha do respectivo consul, quando lhe incumbir o registro das embarcações adquiridas, ou fôr o paiz de sua jurisdicção consular ponto de inicio ou passagem de navegação para o Brasil.

Paragrapho unico. Na falta de profissionaes, será feita a vistoria ou arqueação por pessôas competentes, que o capitão do Porto, o inspector da Alfandega, o administrador da Mesa de Rendas ou o delegado da Capitania do Porto encontrar na localidade.

Art. 31. As embarcações nacionaes, a vapor ou a vela, que se destinarem á navegação de longo curso e de cabotagem, são obrigadas annualmente á vistoria do casco e machinas, devendo porém essa vistoria realizar-se a qualquer tempo, quando taes embarcações tiverem soffrido grave sinistro no casco ou nas machinas.

Art. 32. Os navios a vapor e a vela destinados á navegação de pequena cabotagem, fluvial e trafego dos portos, serão vistoriados em secco, de dous em dous annos, devendo, entretanto, os capitães dos portos, de seis em seis mezes, inspeccional-os internamente e quando fóra do Brasil, os consules, annualmente, no caso previsto na letra *b* do art. 30.

Art. 33. As embarcações miudas, a vela ou a remos, empregadas no trafego dos portos ou na pesca, estão dispensadas das vistorias periodicas, mas ficam sujeitas a exame, toda a vez que a Capitania entender necessario.

Art. 34. Nos portos onde houver Arsenal de Marinha, a esta repartição competirá fazer as vistorias. Naquelles portos em que só houver Capitania ou Delegacias a vistoria será feita por uma commissão presidida pelo capitão do porto ou delegado e composta de profissionaes ou de pessôas de reconhecida capacidade, convidadas pelo mesmo capitão do porto ou delegado.

Paragrapho unico. Quando a vistoria tiver de ser feita em porto extrangeiro, no caso mencionado na letra *b* do art. 30 e houver no porto navio de guerra nacional na occasião, o consul applicará o disposto naquelle artigo, requisitando da auctoridade militar os profissionaes precisos.

Art. 35. Quando o proprietario, armador ou commandante da embarcação não se conformar com o julgamento proferido, poderá requerer ao juiz federal uma nova vistoria, que será realizada pela commissão por este nomeada, para quem ainda haverá recurso si a parte quizer intental-o.

Art. 36. As vistorias periodicas de que tratam os artigos antecedentes serão gratuitas, devendo ser pagas pelos interessados as que forem requeridas extraordinariamente.

CAPITULO IV

DO REGISTRO E ARROLAMENTO DAS EMBARCAÇÕES MERCANTES

Art. 37. Toda embarcação nacional destinada ao serviço de navegação de longo curso, grande e pequena cabotagem ou interior, construida no paiz ou no extran-

geiro, deverá ser registrada na Capitania do Porto, onde for domiciliado o seu proprietario.

§ 1.º Nos portos onde não houver Capitanias o registro das embarcações poderá fazer-se:

a) nas Delegacias das Capitanias dos portos;

b) nas Alfandegas, Mesas de Rendas ou outro qualquer posto fiscal, quando não existirem aquellas;

c) nos Consulados brasileiros, si as embarcações tiverem sido adquiridas no extrangeiro.

§ 2.º Quando o proprietario da embarcação, que deve ser registrada, tiver a sua residencia fóra do paiz, o registro se fará onde lhe fôr mais conveniente, de accôrdo com esta lei.

Art. 38. Nenhuma embarcação poderá ser registrada antes de ser submettida á vistoria, para verificarem-se as suas condições de navegabilidade, arqueação bruta e liquida e mais particularidades necessarias á ordem e segurança da navegação quanto a cargas e passageiros.

Art. 39. A transferencia ou transmissão de propriedade de qualquer embarcação será requerida no porto em que a transacção se realizar, e á auctoridade para isso competente, segundo as disposições do art. 37 e seus paragraphos.

Art. 40. São isentas do registro:

a) as embarcações que fazem a pesca nas costas;

b) os vapores de reboque, de coberta ou não, empregados no serviço dos portos ou dos rios navegaveis;

c) as embarcações a vela e a vapor destinadas a recreio do seu proprietario ou destinadas no interior dos portos ao transporte de passageiros e bagagens,

ao serviço de carga e descarga e ao transporte de mercadorias, não se comprehendendo neste numero as embarcações empregadas no transporte de mercadorias extrangeiras ainda não despachadas para consumo e transbordadas dos navios que as tiverem trazido com destino ás Alfandegas do interior;

d) as embarcações ao serviço das associações de praticagem e as de recreio;

e) as canôas, botes, catraias, igarités, chalanas e outras semelhantes.

Paragrapho unico. Essas embarcações serão arroladas nas Capitanias dos Portos e na falta destas nas repartições em que se faz o registro.

Art. 41. O arrolamento será permanente e a sua baixa só poderá ter logar a requerimento do proprietario de cada embarcação.

§ 1.º Nenhma embarcação, isenta de registro, poderá ser utilizada sem ter sido arrolada.

§ 2.º Os infractores incorrerão na multa de 20$ a 100$ imposta pela Capitanio do Porto.

CAPITULO V

DAS ISENÇÕES DE DIREITOS E DOS PREMIOS AOS QUE CONSTRUIREM EMBARCAÇÕES DE COMMERCIO

Art. 42. Os estabelecimentos brasileiros, destinados á construcção e reparação naval, com séde na Republica, ficarão isentos de todo e qualquer onus federal e no goso de isenção de impostos aduaneiros, inclusive os de expediente, para o material que, importado do extrangeiro, só possa ter exclusiva applicação á construcção e reconstrucção naval e não tenha similar no paiz.

Paragrapho unico. A isenção deverá ser requerida ao ministro da Fazenda, apresentando-se a relação dos materiaes, peças e apparelhos necessarios, com a indicação do estaleiro onde vae ser construida a embarcação e a capacidade desta, não podendo, em nenhum caso, ser retirado das Alfandegas o material importado sem caução pecuniaria ou fiança idonea.

Art. 43. Impor-se-ão penas de direitos em dobro ao dono do estaleiro que dér outro fim, differente do requerido, aos objectos importados, ou vendel-os, sendo-lhe, neste caso, cassado o direito a novas e futuras isenções.

Art. 44. Ao particular, empresa ou companhia que, no prazo de cinco annos, installar na bahia do Rio de Janeiro e em logar apropriado, á sua escolha, um dique fluctuante, será concedido o premio annual de 50:000$ pelo espaço de 10 annos.

§ 1.º Para conceder-se o premio é necessario que o dique fluctuante preencha as seguintes condições:

a) estar de accôrdo com as necessidades do serviço maritimo commercial do Brasil;

b) ter capacidade para levantar embarcações até 10.000 toneladas de deslocamento.

Art. 45. E' instituido o premio de 200$ por tonelada bruta á embarcação de construcção nacional, com tonelagem minima de 30 para a navegação fluvial, e de 200 para a maritima, de propriedade de armador, empresa ou companhia nacional, que desenvolver nunca menos de 12 milhas horarias de velocidade, effectivamente comprovadas, e cujo plano de construcção fôr approvado pelo Ministerio da Marinha, na parte concernente á navegação e como reserva de marinha de guerra, e pelo Ministerio

da Viação, no que se refere a fins puramente commerciaes e aos serviços a que fôr destinada.

Art. 46. Esse premio será elevado a 20 % mais, quando as machinas e caldeiras das embarcações forem fabricadas no paiz.

Art. 47. Os premios só serão concedidos pelo Ministerio da Fazenda depois de ficar comprovado, por exame de uma commissão de profissionaes competentes, nomeada pelo ministro da Viação, sob a presidencia do inspector geral de navegacão, a navegabilidade da embarcação, sua velocidade, perfeito e economico funccionamento de suas machinas e outros requisitos mais que o Governo julgar necessarios.

Art. 48. A's embarcações a vela, construidas no Brasil, de arqueação superior a 50 toneladas brutas, conceder-se-á o premio de 100$ por tonelada, quer se destinem ao commercio maritimo, quer ao fluvial.

§ 1.º O premio será concedido pelo Ministerio da Fazenda e pago no Thesouro Federal, quando as embarcações tiverem sido construidas no Districto Federal e Estado do Rio de Janeiro, e nas Delegacias do Thesouro, quando a construcção effectuar-se nos Estados.

§ 2.º Para a concessão do premio deverá o proprietario apresentar, além da carta de registro, certificado do constructor da embarcação e da auctoridade fiscal do logar da construcção, ou, na falta deste, da Camara ou Intendencia municipal do districto, declarando que o casco e a mastreação foram construidos no Brasil.

Quando o constructor fôr o proprietario da embarcação, bastará o segundo dos documentos acima mencionados.

TITULO II

Do pessoal maritimo

SECÇÃO II

Das tripulações das embarcações mercantes

CAPITULO I

DOS CAPITÃES E MESTRES DAS EMBARCAÇÕES MERCANTES

Art. 49. O commando dos navios mercantes só poderá ser confiado a brasileiros que forem officiaes de nautica, com diploma de capitão da marinha mercante, ou aos que tiverem pertencido ao corpo dos combatentes da armada, reformados ou demissionarios e contarem mais de cinco annos de effectivo embarque, sem prejuizo dos direitos adquiridos; deverão ter capacidade civil para contractar validamente, aptidão, pratica e condições necessarias a commandar navios, segundo estabelecem esta lei e o seu regulamento.

Art. 50. Os capitães de marinha mercante serão classificados em capitães de longo curso e capitães de cabotagem.

Art. 51. Serão capitães de longo curso os capitães de cabotagem, que forem approvados nas escolas do paiz em direito maritimo internacional, diplomacia do mar, legislação maritima consular e contarem cinco annos de effectivo embarque como capitão de cabotagem.

Art. 52. Serão capitães de cabotagem os 1os pilotos maritimos que, perante as mesmas escolas, obtiverem approvação em direito maritimo commercial e administrativo, noções de machinas a vapor, pratica do processo

disciplinar e criminal maritimo e dos actos extra-judiciaes a bordo, noções do codigo commercial e criminal, legislação aduaneira, e contarem mais de cinco annos de embarque, como piloto.

Art. 53. Os capitães de longo curso poderão commandar qualquer navio, seja qual fôr a navegação em que elle se empregar; os capitães de cabotagem, porém, só commandarão navios de grande e pequena cabotagem e de navegação interior.

Art. 54. O commando das pequenas embarcações a vela, empregadas mesmo na cabotagem, e armadas em barcaças, hiates, palhabotes ou lanchas a vapor, com ou sem reboque, empregadas na navegação interior, poderá ser confiado a mestre de 1ª classe.

Art. 55. Mestre de 1ª classe só poderá ser brasileiro, maior de 21 annos, de bom comportamento, que tiver sido marinheiro e exhibir titulo de escola de pilotagem, com que prove:

a) que sabe ler e escrever português e faz as quatro operações dos numeros inteiros;

b) que conhece nomenclatura e apparelho do navio e manobras a vela e a vapor; a arte do marinheiro, rumo da agulha magnetica, sua nomenclatura, valores e maneira de dirigir por elles a embarcação e noções de navegação estimada; os codigos de signaes, disciplina e os regulamentos para evitar abalroamentos, além de provar praticamente que conhece a costa do Estado, em que vae exercer essa profissão.

Art. 56. Os mestres de 2ª classe, que são os patrões das embarcações empregadas na navegação do trafego dos portos, deverão ser brasileiros, maiores de 21 annos e exhibir, perante uma commissão presidida pelo capitão

do porto em cada Estado, provas praticas de habilitação profissional e do conhecimento pratico de toda a área navegavel do porto em que estiverem matriculados, além de possuirem os requisitos que forem exigidos no regulamento que se expedir para execução desta lei.

CAPITULO II

DOS SEGUNDOS COMMANDANTES DAS EMBARCAÇÕES MERCANTES

Art. 57. Os 2os commandantes das embarcações mercantes serão sempre brasileiros, e só poderão exercer esse cargo nas embarcações de longo curso os que tiverem carta de capitão dessa navegação, substituindo o commandante em todos os seus impedimentos, com as responsabilidades dessa funcção.

Art. 58. Toda embarcação mercante de longo curso, grande ou pequena cabotagem e interior, que exceder de 200 toneladas de registro, si fôr a vela, ou de 300, si fôr a vapor, não poderá navegar sem ter a bordo um 2º commandante ou immediato.

Paragrapho unico. Si taes embarcações não excederem do porte fixado neste artigo e não conduzirem passageiros, estarão dispensadas do immediato ou 2º commandante, salvo si se empregarem em navegação de longo curso ou grande cabotagem.

Art. 59. As funcções de 2º commandante nas embarcações, que se destinam á grande cabotagem, só podem ser exercidas por capitão dessa mesma categoria, cabendo-lhe o commando no impedimento do commandante, na fórma do art. 57 *in-fine*.

CAPITULO III

DOS PILOTOS

Art. 60. Os pilotos, que são officiaes de nautica para o serviço e manobra das embarcações a vela ou a vapor, deverão ser brasileiros, maiores de 21 annos, tendo sido praticantes de piloto em navio a vela ou a vapor durante tres annos, e mostrar-se habilitados nas materias que constituirem o curso de pilotagem creado por esta lei, respeitados os direitos adquiridos.

Art. 61. Os pilotos serão maritimos e fluviaes.

§ 1.º As materias para obtenção da carta de piloto maritimo são: trigonometria espherica, noções de astronomia, meteorologia maritima, nomenclatura, apparelho e manobra do navio, signalogia maritima, noções de hygiene naval e de mecanica applicada ás machinas e á navegação, conhecimento do codigo commercial maritimo.

§ 2.º As materias para obtenção da carta de piloto fluvial são: navegação estimada e fluvial, apparelho, nomenclatura e manobra dos navios, conhecimento do codigo commercial maritimo, do codigo de signaes, dos regulamentos e regras para evitar abalroamento no mar e rios, conhecimento dos rios e lagôas navegaveis do Brasil, legislação e regras sobre a navegação fluvial brasileira, pratica de bordo obtida em viagens nos rios, durante um anno, viagens comprovadas com o ról da equipagem.

Art. 62. Os pilotos maritimos dividir-se-ão em duas categorias: pilotos de primeira e segunda classe.

§ 1.º Serão pilotos de 1ª classe os de 2ª que, de accôrdo com as disposições desta lei, forem approvados em

trigonometria espherica, noções de astronomia applicada á navegação, navegação astronomica, meteorologia e signalogia maritima, noções de hygiene naval e de mecanica applicada ás machinas e á navegação, e tiverem, pelo menos, tres annos de effectivo embarque como pilotos de 2ª classe em navio a vela ou a vapor.

§ 2.º Serão pilotos de 2ª classe os que obtiverem approvação nas materias seguintes: nomenclatura, apparelho e manobra do navio a vela e a vapor, signalogia maritima, navegacão estimada, observações, e marcações, conhecimento do codigo commercial maritimo, e contarem, pelo memos, dous annos de embarque em navio a vela ou a vapor como praticante.

Art. 63. Para admissão nos cursos de pilotagem, tanto maritima como fluvial, dever-se-á provar habilitação em português, francês e inglês (leitura e traducção), arithmetica, algebra, geometria elementar e trigonometria rectilinea, geographia physica, noções de cosmographia, de historia geral, especialmente do Brasil e da marinha mercante nacional e desenho linear.

Paragrapho unico. Esses exames poderão ser prestados na Escola Naval, nas escolas de pilotagem ou em qualquer estabelecimento de instrucção secundaria, official ou equiparado, no Districto Federal e nos Estados.

Art. 64. As embarcações mercantes a vela e a vapor, respeitada a disposição do art. 54, exceptuadas as de pesca, do trafego do porto e de recreio, terão um piloto, si fizerem a navegação de pequena cabotagem ou fluvial; dous pilotos, si se empregarem na navegação de grande cabotagem; e tres pilotos, quando se destinarem á navegação de longo curso, sendo que nestes dous

ultimos casos um dos pilotos, pelo menos deverá ser de 1ª classe.

Paragrapho unico. Toda vez que entre os officiaes de qualquer embarcação, que se empregar na navegação interior, houver um ou mais praticos legalmente habilitados e que declarem nas Capitanias assumir tambem a responsabilidade da praticagem, por termo assignado, se permittirá a esse ou a esses officiaes a accumulação dos respectivos encargos.

Art. 65. As cartas de piloto fluvial não darão aos que as possuirem direito de exercer a profissão fóra dos limites da zona navegavel para que ellas habilitam.

CAPITULO IV

DOS MACHINISTAS

Art. 66. O serviço das machinas das embarcações mercantes só poderá ser confiado a brasileiros, maiores de 21 annos, legalmente diplomados pelas escolas da Republica e que tiverem praticado nessa profissão, por mais de tres annos, em embarcações a vapor, que se empregarem na navegação de longo curso, grande e pequena cabotagem, fluvial ou interior.

Art. 67. Os officiaes machinistas da marinha mercante dividir-se-ão em quatro classes.

§ 1.º Serão machinistas de 1ª classe os de 2ª, que forem approvados pelas escolas respectivas nas materias exigidas pelas instrucções que o Governo expedir, para obtenção desse diploma, e provarem ter um anno de effectivo exercicio na 2ª classe.

§ 2.º Serão machinistas de 2ª classe os de 3ª que forem approvados, na fórma do paragrapho anterior,

no exame necessario á obtenção do diploma de machinistas de 2ª classe e contarem um anno de exercicio effectivo, como machinista de 3ª classe.

§ 3.º Serão machinistas 3ª classe os de 4ª, que obtiverem approvação pela maneira e na fórma indicada anteriormente, e contarem dous annos de serviço effectivo, como machinista de 4ª classe.

§ 4.º Serão machinistas de 4ª classe os praticantes que, submettidos a exame, forem approvados de accôrdo com as disposições deste artigo e do anterior e contarem tres annos de effectivo embarque em navio a vapor.

Art. 68. Para a admissão ao exame de 4ª classe, de que se trata no artigo precedente, além das exigencias do art. 66, deverão os candidatos apresentar attestado de frequencia em officina de mecanica por mais de tres annos e certificado de exame, prestado em estabelecimento de ensino secundario, official ou equiparado, ou em qualquer escola de instrucção maritima, e pelo qual provem estar habilitados em português, francês, inglês (leitura e traducção), arithmetica, algebra até equações de 2º gráo inclusive, geometria e desenho linear.

Art. 69. Os actuaes machinistas de 1ª, 2ª, 3ª e 4ª classes, que tiverem obtido as suas cartas por força de regulamentos anteriores a esta lei, continuarão a exercer as funcções, a que estas lhes davam accesso, respeitados os direitos adquiridos.

Art. 70. O pessoal das machinas e caldeiras das embarcações mercantes será prefixado no regulamento que se expedir para a pratica desta lei, devendo a lotação de machinistas ser determinada pela força das machinas por cavallos indicados; a dos foguistas e carvoeiros, pela tonelagem de carvão consumido e disposição de

caldeiras; e a dos cabos foguistas, pela disposição das machinas motoras, numero e quantidade das machinas auxiliares.

CAPITULO V

DO SERVIÇO SANITARIO MARITIMO

Art. 71. Toda embarcação brasileira a vapor que, navegando nas costas do Brasil e nos seus rios e lagôas e transportando passageiros, fizer um trajecto maior de 48 horas, comprehendidas as escalas, é obrigada a ter a bordo um medico brasileiro, que terá a denominação de inspector sanitario maritimo.

Art. 72. Os inspectores sanitarios maritimos serão subordinados ao Ministerio do Interior e nomeados pelo respectivo ministro, medeante concurso, que versará sobre epidemiologia, prophylaxia geral, hygiene naval e legislação sanitaria maritima. O seu numero será fixado pelo mesmo ministro, que poderá augmental-o ou diminuil-o, conforme as necessidades do serviço.

Art. 73. A Directoria Geral de Saude Publica organizará uma lista dos inspectores sanitarios maritimos e della remetterá cópia ás Inspectorias de Saude dos portos nos Estados.

Os inspectores sanitarios, respeitados os direitos adquiridos, serão designados, á requisição das empresas, pelo director geral de Saude Publica ou pelos directores do districto, conforme o ponto de partida dos vapores e pela fórma que fôr estabelecida no regulamento que será expedido para a execução desta lei.

Art. 74. Os inspectores sanitarios maritimos serão pagos pela empresa de navegação, ao serviço da qual

estejam, por tabella organizada pela Directoria Geral de Saude Publica e approvada pelo ministro, que terá sempre em vista a tonelagem dos navios e o numero de passageiros.

Art. 75. As embarcações de cabotagem ou de navegação interior, que transportarem passageiros, são dispensadas da carta de saude, bem assim das visitas obrigatorias dos medicos da Saude dos portos, ficando os commandantes e os inspectores sanitarios maritimos responsaveis pela hygiene do navio e cumprimento de todas as leis e regulamentos federaes, relativos á saude publica, na parte applicavel aos navios e portos.

Paragrapho unico. A visita sanitaria a bordo desses navios será facultativa, podendo, entretanto, prohibir-se a sua communicação com a terra, se assim fôr determinado por ordem superior, no caso de suspeita contra o estado sanitario de bordo, ou outra qualquer causa que justifique essa medida de excepção.

Art. 76. Quando, a juizo do inspector sanitario de bordo, fôr necessaria a visita e mais providencias da Saude dos Portos de escala, levantar-se-á, ao entrar no porto ou ancoradouro, o signal convencionado para requisição della.

Art. 77. As embarcações nacionaes, que transportarem passageiros em aguas brasileiras, são obrigadas a completo expurgo e matança de ratos, quando vazias de cargas e passageiros, no inicio e ao cabo de cada viagem.

Paragrapho unico. As desinfecções de cargas e bagagens, quando determinadas pelas auctoridades competentes, serão feitas, a qualquer tempo, a bordo dos

navios ou lazaretos, sempre que o navio não tiver apparelho proprio.

Art. 78. Os navios que forem construidos depois da promulgação desta lei, terão enfermarias especiaes para passageiros de 1ª e 3ª classes e equipagem, na proporção de um leito por 40 pessoas, compartimento para pharmacia e dependencias ou porões estanques, destinados a bagagens e mercadorias recebidas em portos infeccionados ou suspeitos, de modo a limitar-se a desinfecção, quando necessaria, a esses compartimentos.

Art. 79. Os inspectores sanitarios de bordo terão a sua escripturação em dia, devendo apresentar á Directoria de Saude um relatorio, inclusive estatisticas demographicas, no fim de cada viagem redonda e ao fim de cada anno.

Art. 80. Os inspectores maritimos e commandantes responderão perante as auctoridades superiores pelas faltas commettidas contra as disposições desta lei, podendo-se-lhes impor penas de multa e suspensão, aquella nunca inferior a 200$ e superior a 1:000$ e esta devendo variar de tres a 12 mezes, conforme a gravidade da falta e a responsabilidade do infractor.

Art. 81. A Directoria de Saude na capital da Republica e os seus prepostos nos Estados determinarão a lotação de cada embarcação, no que diz respeito a passageiros, de modo a garantir sempre a hygiene de bordo.

Art. 82. As penas estabelecidas no art. 80 serão impostas pela Directoria de Saude e nos Estados pelos chefes desse serviço, permittindo-se, em todo o caso, aos infractores recurso, com effeito devolutivo, para o ministro da Justiça.

CAPITULO VI

DA CONSTITUIÇÃO E UNIFORME DA TRIPULAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES MERCANTES

Art. 83. A tripulação das embarcações da marinha mercante brasileira compor-se-á de brasileiros, maiores de 21 annos, e será constituida por capitães, 2os commandantes ou immediatos, pilotos machinistas, medicos ou inspectores sanitarios, commissarios, mestres, contramestres, despenceiros, artifices, electricistas, escreventes, praticantes, marinheiros, moços, foguistas, carvoeiros, catraeiros, cozinheiros e criados, sendo que os marinheiros, moços, foguistas, carvoeiros, cozinheiros e criados consideram-se praças de tripulação.

Art. 84. Todo o cidadão, emquanto regularmente matriculado na marinha mercante, estará isento do serviço da guarda nacional e do exercito, sujeito, porém, ao da armada na fórma da lei, pelo sorteio regularmente organizado.

Art. 85. Ninguem será considerado tripulante de embarcação mercante nacional, qualquer que seja a sua categoria, sem estar matriculado, o que se fará a todo o tempo, devendo essa matricula ser visada annualmente nas Capitanias.

Art. 86. A tripulação das embarcações da marinha mercante usará uniforme, de accôrdo com o regulamento das companhias a que pertencerem.

Art. 87. O minimo da equipagem de cada embarcação será determinado pelas Capitanias dos Portos, conforme as necessidades do serviço a bordo, a tonelagem da embarcação e a viagem a que se destinar.

III, transportar, com o abatimente de 50 % nos respectivos fretes, os objectos remettidos ás Secretarias de Estado da Viação e Obras Publicas e da Agricultura, Commercio e Industria ou quaesquer repartições a ellas annexas, e os destinados as exposições officiaes ou auctorizadas pelo Governo;

IV, ter accomodações com o necessario conforto, quando fizerem o serviço de passageiros;

V, enviar trimensalmente ao ministro da Viação, por intermedio da Inspectoria Geral de Navegação, quadros estatisticos, conforme modelo approvado pelo Governo, sobre o movimento de passageiros e cargas discriminadas estas quanto á qualidade, peso, volume e fretes recebidos;

VI, sujeitar-se aos regulamentos de Policia, Saude, Alfandega e Capitanias dos Portos na parte não revogada por esta lei.

Art. 96. A matricula das embarcações nacionaes se fará annualmente nas Capitanias dos Portos ou repartições della dependentes, onde residirem os seus proprietarios, ou fizerem estadia ou parada as mesmas embarcações.

Art. 97. As embarcações de cabotagem ou de navegação interior ficam dispensadas das visitas de entrada, aduaneira e policia, salvo caso de força maior, a juizo da auctoridade competente.

§ 1.º Os commandantes de taes embarcações são obrigados, dentro do prazo de 12 horas uteis, depois da chegada, a comparecer a Repartição fiscal e á Capitania do Porto, para assignar o termo de entrada e fazer entrega dos papeis de bordo, devendo tambem rectificar na Alfandega a entrada do navio, dentro de 24 horas, sob pena de multa de 50$ a 200$000.

§ 2.º Dessas multas poderá interpor o interessado recurso com effeito devolutivo para o ministro da Fazenda, dentro de oito dias depois da intimação.

Art. 98. E' livre de todo e qualquer imposto aduaneiro, inclusive a contribuição para obras de portos, o carvão de pedra importado do extrangeiro, no Districto Federal e nos Estados, mediante as cautelas fiscaes, até que, a juizo do Governo, o carvão nacional possa satisfazer ás necessidade do consumo.

Art. 99. Todos os documentos relativos a despachos de embarcações brasileiras, a vela ou a vapor, que forem adquiridas no extrangeiro para o serviço de navegação de cabotagem ou longo curso, ficam isentos de todo e qualquer emolumentos nos Consulados brasileiros, obrigados, entretanto, ao sello federal.

Art. 100. Os particulares, empresas ou companhias que pretenderem fundar no paiz estabelecimentos nacionaes, destinados á construcção e reparação naval, poderão gosar do direito de desapropriação por utilidade publica, na fórma da lei em vigor, si o governo federal assim julgar conveniente, ouvindo-se sempre o Ministerio da Marinha e as municipalidades.

Art. 101. Continuam em vigor as disposições contidas nos regulamentos e leis sobre a marinha mercante, que não collidirem com as determinações da presente lei.

Art. 102. As malas postaes deverão ser entregues a bordo das embarcações nacionaes ou extrangeiras, em cada porto, até uma hora antes da annunciada para a sahida, podendo o commandante, no caso contrario, mandar levantar ferro, fazendo, antes da partida, a necessaria communicação ao director do Correio.

Art. 103. O Governo poderá prorogar os prazos estabelecidos nos arts. 25, paragrapho unico, e 112, pelo tempo que lhe parecer conveniente aos interesses do commercio e necessidades da navegação nacional.

CAPITULO II

DAS AUCTORIZAÇÕES, DIREITOS E RESTRICÇÕES

Art. 104. E' o Governo auctorizado a crear na capital da Republica uma escola de construcção naval e tres de machinistas e pilotos, devendo localizal-as no Recife, no Rio de Janeiro e no Estado do Rio Grande do Sul.

Art. 105. E' permittido aos Estados e ás associações particulares a fundação de estabelecimentos de ensino livre de nautica, machinas e construcção naval, aos quaes o Governo poderá conceder os privilegios dos estabelecimentos federaes congeneres, de accôrdo com as disposições do Codigo dos Institutos Officiaes do Ensino Superior e Secundario.

Art. 106. Nenhum cidadão nos Estados e no Districto Federal poderá ser machinista de estabelecimentos ou officinas da União, dos Estados e das Municipalidades que fizerem uso de embarcações a vapor, sem que prove ter sido habilitado pelas escolas competentes.

Art. 107. São mantidas a Inspectoria dos Portos e Costas, a Escola de Machinistas e Pilotos do Pará, as Capitanias dos Portos e as associações de praticagem que funccionam na Republica, modificados pelo Executivo os seus regulamentos de accôrdo com esta lei.

Art. 108. Os navios e vapores que tiverem a bordo pratico da costa, porto ou barra, ficam isentos do paga-

mento das taxas da praticagem da localidade e dispensados do serviço della, desde que o pratico faça parte da tripulação e esteja matriculado na Capitania do Porto.

Paragrapho unico. Os vapores de companhias, empresas ou particulares que tiverem contracto com o Governo Federal para gosar da retribuição por milha navegada, de que trata o art. 9º, bem como os navios da esquadra nacional, em tempo de paz, só pagarão metade das taxas devidas ás praticagens e quando se utilizarem dos serviços dellas.

Art. 109. O Poder Executivo, em caso de guerra ou commoção intestina, poderá utilizar-se das embarcações mercantes nacionaes, devendo, porém, finda a guerra ou commoção, entregal-as em bom estado, aos seus proprietarios, que serão indemnizados dos prejuizos resultantes dessa utilização.

Art 110. Ninguem poderá trabalhar nas embarcações mercantes e de pesca, sem estar matriculado na repartição competente.

Art. 111. Não se permitte a revalidação de cartas conferidas por escolas extrangeiras, de nautica e de machinistas, qualquer que seja a funcção a que ellas habilitem a bordo, respeitados os direitos adquiridos na época desta lei.

Art. 112. Os capitães, pilotos e machinistas extrangeiros naturalizados poderão, dentro de tres annos depois desta lei, revalidar as suas cartas e titulos, desde que, perante commissão competente, nomeada pelo Governo, demonstrem a sua habilitação profissional, para a navegação a que se propuzerem, e findo esse prazo só poderão exercer funcções a bordo de embarcações brasi-

leiras, depois de approvados nos cursos creados por esta lei.

Art. 113. Compete exclusivamente á União decretar e cobrar impostos que recaiam sobre embarcações empregadas na navegação de longo curso, cabotagem, fluvial e serviço dos portos e pesca, cabendo-lhe privativamente a fiscalização desses serviços.

Paragrapho unico. As embarcações utilizadas no serviço dos portos e na pesca, embora de propriedade extrangeira, serão sempre consideradas brasileiras nos termos desta lei.

Art. 114. Emquanto não forem creadas as escolas de que trata o art. 104, manter-se-ão os cursos civis de pilotagem e machinas existentes da Escola Naval.

Art. 115. Todas as taxas e emolumentos que presentemente se arrecadam nas Capitanias de Portos serão cobrados pela tabella annexa, em estampilhas do sello federal.

Art. 116. Os serviços technicos e administrativos da marinha mercante ficarão, dentro da Republica, a cargo do Ministerio da Marinha e no extrangeiro sob a superintendencia dos consules brasileiros, salvo na parte relativa á subvenção e premios que continuam affectos ao Ministerio da Viação.

Art. 117. As companhias de navegação e os particulares, proprietarios de embarcações nacionaes, deverão habilitar-se para o cumprimento das disposições do capitulo V da parte II, titulo II, desta lei, dentro do prazo de seis mezes, sob pena de lhes ser vedado o commercio maritimo.

Art 118. Os vapores, actualmente registrados nas Capitanias dos Portos, dentro dos cinco primeiros annos

após esta lei, poderão concorrer á retribuição pecuniaria por milha navegada, estabelecida no art. 9º, desde que não tenham mais de 20 annos de existencia, possam dar 10 milhas horarias de velocidade e sejam adequados ao regimen de navegação das linhas a que tenham de servir.

Art. 119. Os vapores das companhias e empresas que tiverem contracto com o governo da União, gosarão de todos os privilegios e insenções de paquetes, ficando, porém, sujeitos aos regulamentos de Policia, Saude, Alfandega e Capitanias dos Portos, na parte não revogada por esta lei.

Art. 120. O Governo regulamentará esta lei, dentro de seis mezes após a sua promulgação, ficando auctorizado a abrir os creditos necessarios a dar-lhe immediato cumprimento em todo ou em parte, como melhor consultar os interesses da União, do commercio e da navegação nacional.

Art. 121. Revogam-se as disposições em contrario.

PROJECTO MAURICIO DE LACERDA

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1.º As mercadorias embarcadas no paiz, em navios extrangeiros, para o exterior, ou dalli para os portos nacionaes, ficarão sujeitos ao imposto de 1 % sobre o frete respectivo.

§ 1.º Para cumprimento desta disposição será sempre apresentado o manifesto consular.

§ 2.º Os agentes das companhias ou empresas, localizadas no Brasil, ficam obrigados a arrecadar e recolher ao Thesouro Nacional os impostos a que se refere este artigo.

Art. 2.º O imposto, actualmente cobrado sobre passagens, será reduzido a 50 %, quando a viagem se realizar em navio nacional.

Art. 3.º A marinha mercante constituirá tambem a reserva da Marinha de Guerra, pela fórma estabelecida

nos regulamentos approvados pelos decretos ns. 12.188, de 6 de setembro de 1916 e 12.376, de 25 de janeiro de 1917.

Art. 4.º São considerados reservistas navaes os inscriptos que se habilitarem, de accôrdo com as disposições dos referidos decretos, e forem brasileiros natos, respeitando-se o direito adquirido dos que já se acham recebendo a instrucção necessaria á obtenção da caderneta respectiva.

Art. 5.º As tripulações, inclusive a officialidade, dos navios nacionaes, só poderão ser constituidas por cidadãos brasileiros que façam parte da Reserva Naval ou se estejam habilitando para isso, de accôrdo com as disposições do artigo antecedente.

Paragrapho unico. Os uniformes dos tripulantes reservistas, excluidos os officiaes, serão fornecidos pelo Ministerio da Marinha.

Art. 6.º Os estivadores, trabalhadores em trapiches e armazens dos portos, carvoeiros, catraeiros e pessoal do trafego dos portos brasileiros, farão parte da reserva da 1ª categoria da Armada Nacional, conforme o regulamento que para isso for expedido.

Art. 7.º E' prohibida a venda ou o arrendamento de navios nacionaes, sem audiencia prévia do Governo.

Paragrapho unico. Não se comprehendem nesta disposição os afretamentos de que trata o Codigo Commercial, desde que esses afretamentos sejam feitos para o serviço de exportação nacional.

Art. 8.º Perderão as regalias de navios brasileiros os que não pertencerem a companhias, empresas, sociedades ou pessôas brasileiras, domiciliadas no paiz, bem como

os que navegarem, por mais de um anno, fóra da Republica sem razão provada, e os que alterarem as suas tripulações contra o que estabelece esta lei.

Art. 9.º E' obrigatorio o serviço de praticagem nos portos da Republica, salvo quando o navio for brasileiro e commandado por official reservista ou official da Armada Nacional.

Art. 10. Na exploração dos portos da Republica o Governo providenciará no sentido de ser o pessoal que nelles se emprega constituido sempre por dous terços de brasileiros.

Paragrapho unico. O regimen do trabalho será sempre de oito horas de dia util.

Art. 11. O imposto, actualmente cobrado pela Alfandega do Rio de Janeiro, na fórma prescripta no art. 607 da Consolidação das Leis das Alfandegas e Mesas de Rendas da Republica e mais disposições que a completam, reverterá em beneficio do Hospital de Marinha Mercante, que fôr inaugurado nesta capital.

§ 1.º A direcção desse estabelecimento caberá a uma delegação da marinha mercante, pela fórma que fôr estabelecida pelo Poder Executivo, sob a fiscalização do Ministerio da Marinha.

§ 2.º Nos Estados, esse imposto será arrecadado e entregue ás casas de caridade que mantiverem, em seus hospitaes, enfermarias especiaes, para maritimos e trabalhadores nos portos.

Art. 12. Os operarios dos arsenaes, officinas officiaes ou particulares, ficarão isentos do serviço para o Exercito, obrigados, porém, á instrucção para a Armada e a serem aproveitados nos arsenaes e fabricas de mu-

nições para a marinha de guerra, no caso de mobilização.

Art. 13. Fica o Poder Executivo auctorizado:

a) a desapropriar, por necessidade publica, os navios mercantes nacionaes, diques, officinas e embarcações dos serviços de portos existentes no paiz.

§ 1.º A indemnização a pagar será regulada pelo valor real das embarcações e mais bens desapropriados, de accôrdo com o valor escripturado pelos proprietarios no ultimo balanço de 1916.

§ 2.º No caso de divergencia entre os proprietarios e o Governo, relativamente ao preço da desapropriação, poderá o Poder Executivo eleval-o gradativamente até ao maximo de 30 %:

b) a desenvolver a construcção naval, no paiz, pela creação e manutenção de estaleiros, devendo contractar no extrangeiro profissionaes para o exercicio dessa industria;

c) a despender até á quantia de 150:000$ na construcção de um edificio destinado a Albergue Maritimo ou Casa de Marinheiros, devendo custeal-o com os réndimentos do proprio estabelecimento.

Paragrapho unico. Os invalidos da marinha mercante serão recolhidos ao albergue, independente de retribuição:

d) a organizar os postos de salvação, nas costas do Brasil, devendo regulamentar esses serviços e adquirir o material a isso apropriado.

Paragrapho unico. O posto central será nesta capital e os auxiliares no Rio Grande, em Florianopolis, no Recife e Pará;

e) a regulamentar os accidentes do trabalho nos portos da Republica;

f) a nomear uma commissão para organizar um Codigo de Marinha Mercante. Essa commissão será composta de nove membros: tres representantes das classes maritimas brasileiras, dous representantes dos armadores, dous nomeados pelo Ministerio da Marinha e dous pelas companhias de seguros maritimos.

§ 1.º Neste codigo deve ser organizado o Tribunal de Marinha Mercante, para o julgamento de accidentes e assumptos de commercio maritimo.

§ 2.º O codigo determinará os deveres e direitos, penas e regalias, vantagens e responsabilidades do capitão, officiaes e tripulantes para com o armador e deste para com aquelles, bem como definirá a acção administrativa e disciplinar dos commandantes de navios.

§ 3.º A terceira parte do codigo será relativa á marinha mercante como reserva da Armada.

§ 4.º O codigo, organizado pela Commissão de que trata este artigo e approvado pelo Governo, será submettido á approvação do Poder Legislativo.

Art. 14. As escolas profissionaes, de machinistas e pilotagem, creadas e mantidas pelo Lloyd Brasileiro, ficam, para todos os effeitos, equiparadas ás officiaes, adoptados os programmas approvados pelo Governo da Republica.

Art. 15. Fica suspensa a expedição a estrangeiros de cadernetas-matriculas para a marinha mercante, as quaes só serão concedidas a nacionaes, quando provada a deficiencia de matriculados para a mesma marinha. Na expedição da caderneta-matricula, além da edade maior de 16 annos, se exigirá a inspecção de saude e que o candidato saiba ler e escrever.

Art. 16. O Governo abrirá os creditos necessarios á execução desta lei, no todo ou em parte de suas disposições; baixando para isso os necessarios regulamentos.

Art. 17. Revogam-se as disposições em contrario,

Sala das sessões, maio de 1917.— *Mauricio de Lacerda.*

INDICE

2179 — Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1917