

EXPOSIÇÃO

Sr. contra-almirante Ministro da Marinha — O Congresso Nacional, em sua sabedoria, resolveu autorizar o Poder Executivo a rever o regulamento das capitánias dos portos e pol-o immediatamente em execução ; e vós, em nome do Sr. Presidente da Republica, entendestes confiar essa revisão á commissão abaixo assignada, que, a tendo concluído, vem dar-vos conta de seus estudos e apresentar-vos o projecto do novo regulamento das capitánias dos portos ; e o faz conscia de que esse trabalho, si não está na altura da honrosa e delicada missão que lhe foi commettida, si não exprime o ideal que o determinou, representa o producto de grande labor, para bem corresponder a essa confiança, como também o fructo da dedicação com que procurou, na esphera de seu saber e intelligencia, cooperar para que essa incumbencia tivesse o desejado exito.

Não será um trabalho perfeito, terá mesmo incorrecções e lacunas, mas consubstancia principios basicos da estrutura dessa organização, que deverá ter desenvolvimento com as necessidades publicas, consequente do progredimento das sciencias que com ella se relacionam.

Os multiplos serviços affectos ás capitánias dos portos são igualmente sujeitos a disposições de regulamentos dos Ministerios da Fazenda, Viação, Interior e Exterior ; e, embora todas as repartições executadoras e fiscalizadoras, com jurisdicção privativa e independente uma das outras, respeitem as prerogativas de cada uma exercitando-se dentro de sua orbita, contudo necessitam ellas ser unificadas para harmonia de acção.

Debaixo desse ponto de vista a commissão empenhou-se em estudar toda essa variedade de dispositivos para harmonizal-os e submettel-os a uma só jurisdicção, si assim for possível.

E, assim, parecendo-lhe que a marinha mercante nacional, devendo constituir a segunda reserva da armada, ao Ministerio da Marinha e consequentemente ás capitánias dos portos deveriam ficar sua direcção e administração, no que concerne ao casco do navio, ao seu pessoal e á sua navegação, no que diz respeito á inspecção das linhas subvencionadas, para que mais directamente se verifique a fiscalização das qualidades e condições a que devem obedecer os navios como reserva da armada, o que só os responsáveis directos pela sua utilização, em dado momento, poderão com superior conhecimento fazer.

Subordinar, portanto, as concessões e subsidios, a regras determinadas pelo Ministerio da Marinha, se afigurou á commissão ser da mais alta conveniencia publica.

Para tanto, porém, suas disposições concernentes a esse ramo administrativo dependem de lei modificando o regimen existente, transferindo do Ministerio da Viagem para o da Marinha o serviço relativo a subvenções de linhas de navegação.

A commissão, sem dar regras especiaes, manteve o dever de ser nas circumscripções marítimas a fiscalização dessas linhas exercida pelos capitães de portos.

A commissão, restringindo-se ás disposições do Código Commercial e á lei de cabotagem, que regem a marinha mercante, procurou harmonizal-as, corporificando-as no regulamento das capitánias dos portos para mais facil compulsão, desenvolvendo nos seus varios artigos o necessario desdobramento, de modo a tornar mais comprehensivel sua intelligencia e melhor sua execução.

Por essa fórma, acredita a commissão cessarão muitos males de que se queixa o commercio marítimo, que não via convenientemente applicado o Código Commercial nas relações entre os capitães e tripolantes. E, assim sendo, para evitar os grandes embargos que a insujeição dos seus depositarios acarretava ao intercambio marítimo, a ponto de se pedir um código disciplinar para a marinha mercante, quando de facto já existiam naquelle código disposições com força bastante para obstar ou reter actos indebitos de perturbadores do trabalho marítimo.

A commissão empregou todo o cuidado em bem regular as disposições contractuaes dos capitães e tripolantes de navios, estabelecendo na conformidade do Código Commercial as penas disciplinares e administrativas a que uns e outros ficam subordinados, de modo a assegurar os direitos e obrigações reciprocas. Definiu essas penas, assim como estabeleceu clara e precisamente as formalidades indispensaveis para o ajuste, o distracção e a rescisão do contracto entre os capitães e tripolantes, ficando assim uns e outros habilitados a defenderem seus direitos contractuaes e acabando com a arbitrariedade abusiva pratica de desembarque de tripolantes no curso da viagem, com quebra das obrigações e contractos, causando outros tantos prejuizos ao commercio marítimo, que era onerado com despezas para renovação de rões de equipagem e averbações nestes em cada porto de escala, quando taes rões deveriam ter a duração de seis mezes.

Assim, a commissão, como medida repressiva, adoptou a providencia de serem as despezas consequentes desses rompimentos de ajustes feitas por aquelles que as promoverem, conferindo á capitania do porto a sua fiscalização e a obrigação de exigir, tanto para o embarque como para o desembarque, o comparecimento das partes ajustantes para o lavramento do competente termo e sua menção no rol de equipagem. Si por esse lado, a commissão, guiada por vossas instrucções, attendeu ao justo reclamo da marinha mercante, por outro, para melhor regularizar o serviço da policia naval, tambem tomou medidas repressivas de infracções do regulamento das capitancias dos portos, comminando multas pecuniarias, bem como estabeleceu o pessoal da lotação dos navios segundo sua classificação, feita de accordo com o aconselhado na Conferencia Internacional de Washington.

E assim, em vez de serem os navios classificados e lotados segundo seu apparelho e armação, o foram segundo o systema de propulsor (vela ou vapor) e segundo a natureza dos serviços a que se destinam, e por essa forma determinou a lotação minima de cada classe, cabendo aos armadores a faculdade de, acima dessa lotação, admittir a tripolação que julgarem mais conveniente aos seus interesses.

A redução do pessoal, sem prejuizo da segurança da navegação, se impunha á commissão, que a essa exigencia se subordinou, por conhecer que hoje, para a navegação a vapor, com as multiphas machinas substitutivas da força animal e com o regimen de serviço nos portos, ficou facil e reduzido o trabalho de bordo, tornando desnecessario o grande pessoal com que eram outr'ora tripolados os navios.

Teve tambem, em vista dos regulamentos das escolas profissionais, de fixar regras para o desempenho dos cargos a bordo, sujeitando seu exercicio ao preparo e habilitação, bem como ao tempo de serviço para cada ramo profissional, assegurando desta forma garantias que não tinha.

Em lugar da lista de identidade de pessoa, chamada matricula pessoal, instituiu, a exemplo de outras marinhas, a caderneta-matricula, onde, além dos signaes característicos do individuo, são consignados outros dados da vida maritima necessarios para conhecer-se, quer a competencia profissional, quer a conducta do matriculado.

Com isso ha beneficio, não só de alliviar o matriculado de despezas com reformas de sua lista de identidade, que, em folha avulsa, é sujeita a danificar-se, mas tambem o de ter-se de prompto informações seguras de sua vida profissional.

Além disso, sujeitando-se, como fez a commissão, a caderneta-matricula ao visto annual para ser sellada com a taxa correspondente á estabelecida para a matricula pessoal, ha grande vantagem de alliviar-se a capitania do serviço de reforma de matriculas, em que ella quasi exclusivamente se occupa, dando lugar a que seu reduzido pessoal possa se dedicar a outros serviços que ficam paralyzados e prejudicados por essas reformas.

A commissão, igualmente, tanto a bem do interesse publico como do commercio maritimo, alterou a forma do rol de equipagem dos navios. Assim, o rol, em vez de ser feito em uma unica folha de papel e renovado em cada viagem, ou semestralmente, como determina o Codigo Commercial, será, como em outras nações, de mais de uma folha, formando um caderno, e durará até que todas as folhas fiquem utilizadas, ou até que dous terços do pessoal de sua primitiva tripulação tenham sido substituidos.

O rol, apresentado pelo capitão, tendo assignatura do tripolante ajustado, servirá para ser lavrado por elle o competente termo de ajuste da soldada, para o qual deverão comparecer os ajustados, afim de ratificarem seu trato e assignatura no rol, ficando assim assegurada a estabilidade dos tripolantes como o navio desonerado de reformas constantes de rões.

Tanto no rol como na cadrueta-matricula, estarão impressas as principaes disposições a que estão sujeitos os seus portadores.

O modelo do rol de equipagem que vos apresenta a commissão é o das principaes nações maritimas e consta de columnas para as alterações que se derem no pessoal engajado, de modo a poder-se promptamente conhecer o seu movimento e a causa deste.

A lei n. 123, de 11 de novembro de 1892, estabelece regras para a cabotagem nacional e entre ellas a do art. 7º dispondo que sobre a matricula dos navios e tripulação, pilotagem e victorias se observará o que for determinado nos regulamentos que o Poder Executivo expedir para execução daquelle lei.

Em 2 de julho de 1896, por decreto n. 2304, foi dado o regulamento para a navegação da cabotagem e tanto este como a lei foram referendados pelo Ministro da Fazenda. Em vista dessa circumstancia, a commissão, ao principio, pensou não lhe ser licito poder, no regulamento das capitancias dos portos, alterar disposições do decreto n. 2304, citado; estudando, porém, a questão em face do art. 7º da lei de 11 de novembro de 1892, reconheceu poder fazel-o, porquanto, tratando-se de regulamento expedido em virtude de authorização do Congresso, tanto é do Poder Executivo o regulamento partido deste como daquelle ministerio.

E assim entendendo, sem alterar os preceitos da lei, a commissão, tendo em vista que o titulo de registro da embarcação, outrora passado pelas juntas commerciaes e que nem a lei nem o regulamento da cabotagem declaram quem o deva expedir e assignar, e que o art. 7º do regulamento determina apenas quaes as repartições incumbidas do registro a que estão sujeitas as embarcações, quando na localidade não haja capitania do porto, estabeleceu que taes titulos sejam expedidos e assignados pelo capitão do porto onde tiver logar o registro, alterando desta arte a nota, em observação, que se encontra no modelo dos titulos de nacionalização, appenso ao regulamento da cabotagem.

A commissão tambem acabou com o titulo provisório a que se refere aquella mesma nota, porquanto, semelhante titulo, que não se encontra nos textos da lei n. 123, nem no regulamento da cabotagem, só tem servido para onerar a cabotagem com despesas desnecessarias e de difficuldades, aliás, removidas pela pratica

abusiva de tolerancias a que não se podem furtar as capitánias para não impedir a navegação de embarcações providas desses titulos provisórios, que no; quatro mezes de sua duração não conseguiram obter o titulo definitivo.

Isto posto, o titulo de nacionalização da embarcação, passando sem inconveniente algum a denominar-se com mais propriedade «titulo de registro», será expedido em nome do Governo e assignado pelo capitão do porto da localidade em que for registrada a embarcação, tanto mais que todos os actos concernentes ás embarcações, out'ora confiados a juntas commerciaes que expediam aquelles «titulos», são hoje registrados nas capitánias dos portos do registro da embarcação.

O art. 27 do regulamento da cabotagem, declarando que a matricula das embarcações continuará a ser feita de seis em seis mezes, na séde do districto de sua navegação, não podia deixar de referir-se ao dispositivo do Código Commercial que chama matricula da embarcação o rol de equipagem reformavel de seis em seis mezes.

No entanto, o regulamento das capitánias dos portos distingue o rol de equipagem da matricula, dando a esta duração de seis mezes e sujeitando aquelle á reforma em cada viagem, contrariando, portanto, o disposto no código.

A tabella das taxas que devem ser cobradas pelas capitánias em virtude da lei orçamentaria estipula a taxa pela matricula da embarcação e taxa pela inclusão da matricula no rol de equipagem cobrada por pessoa.

Por essa forma, com o novo rol em cada viagem, como quer o actual regulamento das capitánias, com o pagamento da taxa pela matricula semestral da embarcação, de muito ficará onerado o commercio maritimo da cabotagem confrontado com o onus a que está subordinado o do trafego do porto; porquanto, pelo desenvolvimento que tem tido a navegação da cabotagem e por circumstancias devidas a seu pessoal, que, muitas vezes, não completa a viagem, ajustada, ou deixa o navio logo na volta da viagem, coagindo assim o capitão a fazer alterações no rol ou a reformal-o, torna-se impraticavel a disposição de ter o rol a durabilidade de seis mezes e dahi o facto de se rem onerosas as duas taxas cobradas pela matricula e pelo rol.

Assim ponderando, a commissão tomou a medida de distinguir a matricula definida pelo actual regulamento das capitánias da verdadeira acceção do Código Commercial, que é a de rol de equipagem, mudando o nome de matricula para o de «licença annual» a que tambem já estão obrigadas as embarcações do trafego do porto, resultando dahi a igualdade dessas duas taxas e ficando a cabotagem com rol reformado quando não houver mais espaço para o lançamento das alterações que serão, com as medidas tomadas, menos frequentes, permitindo-lhe uma mais longa duração.

E, para que possas avaliar a desproporção de onus entre os dous serviços de cabotagem e de trafego do porto, neste comprehendida a navegação do interior dos portos, a commissão confronta a taxa da matricula de uma embarcação de 50 toneladas, na cabotagem, que é de 81\$600 annuaes, com a licença da mesma embar-

cação no serviço do tráfego do porto, que é de 3\$200 annuaes, devendo-se ainda computar a despeza do rol da equipagem a que está obrigada a embarcação da cabotagem, e que é de 500 réis por pessoa alli inscripta.

E não é sómente quanto ás taxas das embarcações que a cabotagem está sobrecarregada relativamente ao tráfego do porto.

A matricula do pessoal do tráfego do porto, por um engano de redacção, ficou mais alliviada de exigencias que a do pessoal da cabotagem; esta foi obrigada á reforma semestral e aquella ao visto mensal gratuito, quando ambas eram, no regimen do regulamento de 1846, reformadas annualmente e visadas mensalmente.

E assim, enquanto o matriculado para a cabotagem despende annualmente 2\$600 por sua matricula, o do tráfego do porto apenas gastaria 1\$300 si tivesse a matricula reformada annualmente, o que não acontece pela interpretação que se tem querido dar á exigencia do visto mensal, entendendo-se só deverem ser as matriculas do tráfego reformadas quando no seu verso não haja mais logar para o visto, o que dará á matricula do tráfego duração de tres e mais annos.

A commissão procurou sanar taes anomalias substituindo a matricula pessoal pela caderneta-matricula, quer para a cabotagem, quer para o tráfego do porto, sujeitando-se ambas ao visto annual e á renovação quando esgotadas.

A commissão, comquanto animada dos melhores sentimentos e desejos de alliviar os serviços maritimos de onus que tanto sobrecarregam o transporte das mercadorias, sentiu-se, porém, incompetente para attender ao justo reclamo dos proprietarios de embarcações, para serem desonerados dos impostos que as municipalidades, a titulo de taxas de vehiculos maritimos, tem lançado sobre o commercio maritimo, a ponto de embarcações pagarem taes impostos em tres e quatro municipalidades, em cujos portos aportam para receber ou deixar carga.

E, infelizmente, não são sómente as pequenas embarcações empregadas no transporte de mercadorias e productos da lavoura as attingidas por taes impostos municipaes: são tambem as embarcações destinadas á pesca, que a lei isenta do pagamento do sello e da licença annual a que estão sujeitas as demais embarcações do serviço maritimo.

Entretanto, parece que, em face do art. 10 da Constituição, que diz ser prohibido aos Estados tributar serviços a cargo da União, sendo a navegação e a pesca serviços nacionaes, por competir á União a jurisdicção sobre o mar, taes impostos municipaes são incabiveis, tanto mais que o direito da União e dos Estados de legislarem sobre a navegação interior deve ser regulado por lei federal, que ainda não foi decretada.

A commissão, absteve-se de apresentar medidas que isentem taes embarcações da sujeição das municipalidades, que não tem jurisdicção sobre o mar e, portanto, sobre os vehiculos maritimos, limita-se a consignar aqui suas observações para que as tomeis na justa consideração.

Não sendo as capitánias dos portos repartições de rendas, mas de protecção, a commissão, debaixo desse ponto de vista, tratou de estudar os varios serviços a cargo das capitánias, a fim de dar-lhes um regulamento compativel com essa sua indole.

E assim não pôde deixar de dar ás vistorias a que estão sujeitas ás embarcações nacionaes regras asseguradoras das garantias de que necessita a navegação.

A commissão, comquanto seja de parecer que o prazo obrigatorio dessas vistorias pôde ser, sem inconveniente algum, de um anno para as embarcações que conduzam passageiros e de dois annos para as que transportam mercadorias, não as fixou por estar o prazo de seis mezes determinado na lei de cabotagem.

Suggero, entretanto, a providencia de pedir-se ao Congresso a alteração daquella prazo da lei para fixar o de um a dois annos a que se refere. Pensa tambem que, contrariamente ao disposto naquella lei, as vistorias não devem ser gratuitas, porquanto effectivamente ellas não o são, uma vez que nas localidades onde não ha funciônario publico são os peritos remunerados pelos interessados, além do sello a que estão sujeitos os termos. E, não obstante assim pensar, não se julgou com poder para alterar a disposição da lei da cabotagem que declara a gratuidade das vistorias.

E tanto mais necessaria a commissão julga essa alteração da lei, por conhecer ser imperiosa a medida de manter-se nas capitánias e delegacias dos portos commissões permanentes para as vistorias das embarcações. A commissão pensa que, com o augmento do sello a que estão obrigados os termos das vistorias, será facil manter-se essas commissões, e assim o estabeleceu.

A commissão, no capítulo «Vistorias», consignou regras geraes a que devem obedecer os peritos nos exames do casco, caldeiras, machinas, ancoras, amarras, embarcações miudas e todos osapparelhos de salvação, quer por occasião de incendio, quer de naufragio, deixando á Inspectoria de Portos e Costas o cuidado de organizar as instrucções com detalhes de construcção e fabrico, que podem variar com os progressos das sciencias e das industrias, e bem assim o de approvar os modelos dos diversos apparelhos e machinismos empregados a bordo dos navios mercantes.

Desse modo poderá haver a mais completa garantia nos laudos dos peritos que, sem essas regras, obedeciam a praxes e praticas que muito deixavam a desejar em um serviço de tanta responsabilidade, e que era regulado pelo criterio dos peritos.

Além dessas regras, a commissão organizou tabellas regulando as proporções dos differentes apparelhos de segurança do navio e da salvação do pessoal, bem como outras necessarias á navegação.

As capitánias dos portos, regulamentadas por decreto número 3929, de 20 de fevereiro de 1901, foram lotadas com o pessoal que ainda hoje, depois de 61 annos de continuo desenvolver da marinha mercante, tem para o seu serviço.

E' certo que na vigencia do regulamento de 1846 os secretarios, percebendo emolumentos pelos actos expedidos, tomavam

para auxilia-los no serviço pessoas ás quaes remuneravam. Cessada a percepção dos emolumentos, os secretarios passaram a ter vencimentos fixos, sendo os emolumentos das tabelias cobrados e arrecadados como renda do Estado. E não se facultando a providencia de admissão de auxiliares remunerados por aquellas rendas, foram os encarregados de diligencias arvorados em auxiliares com prejuizo do serviço externo e diligencias a seu cargo. Desde então as capitánias dos portos, que são *repartições de protecção, estatística e de policia naval*, passaram mais a ter o encargo de arrecadação de rendas sem augmentar, porém, o pessoal necessario, que seus multiplos serviços exigem.

Em todos os relatorios das capitánias dos portos, desde os primeiros annos do regulamento de 1846, se encontram declarações de ser deficientissimo o pessoal das capitánias dos portos.

O Governo foi autorizado, sem augmento de despeza, a réver o regulamento de 1901, o que não pôte ser levado a effeito, porquanto é deficiente o pessoal com que estão lotadas as capitánias e o necessario para o bom e regular andamento do serviço acarreta esse augmento de despeza.

A commissão, entretanto, apresenta-vos o projecto do regulamento que lhe mandastes réver, organizando as capitánias dos portos com o pessoal que julga necessario para o serviço, deixando, porém, nas disposições transitorias, declarado que essa parte só seja executada quando o Congresso conceder os necessarios meios pecuniarios.

Na organização proposta, a commissão teve em vista o desenvolvimento da navegação crescente e a necessidade de facilitar-lhe nos portos o cumprimento das exigencias a que está subordinada.

Assim, dividindo as capitánias em tres classes, devem as delegacias de cada uma ter a mesma classificação, e creou, para os logares em que não possa haver delegacias, agencias das capitánias, ficando dessa forma asseguradas em todos os portos da Republica a protecção, fiscalização e arrecadação das rendas da competencia das capitánias.

Tendo as capitánias sua séde nos portos de maior movimento marítimo, serão elevadas de categoria na proporção que esses portos forem tendo maior desenvolvimento e importancia; as delegacias serão installadas nos demais portos da circumscripção da capitania e serão elevadas de categoria, segundo as mesmas regras para a classificação das capitánias e as agencias, satisfazendo estas os mesmos principios.

Assim, as delegacias não serão installadas sinão á medida de sua necessidade, sendo antes dellas estabelecidas as agencias nas localidades que não comportarem delegacias de 3ª classe.

A commissão está convencida de que o pessoal com que lotou as capitánias dos portos, principalmente a do Districto Federal, não é ainda o que pedem os multiplos serviços a seu cargo, mas, como ao systema de escripturação e da arrecadação da renda deu outras fórmás que, além de melhor assegurar a fiscalização, simplificará o expediente da secretaria, assim o marcou para ser augmentado quando for julgado preciso para o bom andamento do serviço,

tanto mais que, com as agencias, muito subdividido ficará o expediente das capitánias.

Si para a boa regularização dos serviços das capitánias se torna preciso o augmento do seu pessoal, faz-se mister remunerá-lo na proporção das exigencias da vida social.

A comissão não vos apresenta uma tabella dos vencimentos que pensa dever-se abonar ao pessoal das capitánias dos portos, porque, dependendo do Congresso a adopção do quadro, se discriminarão então os vencimentos dos empregados militares e os dos civis.

As tabellas das taxas cobradas pelos actos expedidos pelas capitánias dos portos mereceram especial estudo da comissão para conhecer-se a importancia dos onus do commercio marítimo, que as vossas instrucções recommendam desonerar o mais que for possível, afim de alliviar o producto nacional de despesas de seu transporte.

Pelo regulamento de 1846, as capitánias não eram repartições de arrecadação de rendas, mas tornaram-se em virtude do § 1º do art. 5º da lei n. 3397, de 24 de novembro de 1888, que declarou deverem os emolumentos cobrados pelos secretarios das capitánias dos portos fazer parte da receita do Estado, ficando o Governo autorizado a marcar aos secretarios ordenados e gratificação, o que foi executado por decreto n. 10.236, de 7 de abril de 1889, sendo por aviso-circular n. 1161, de 28 de junho de 1889, marcado o processo para escripturação e arrecadação dessas rendas.

Reformado o regulamento de 1846 pelo annexo ao decreto n. 3929, de 20 de fevereiro de 1901, teve a escripturação outro systema, conservando-se, porém, a forma de arrecadação, ficando as mesmas tabellas das taxas alteradas em virtude da lei orçamentaria n. 141, de 26 de dezembro de 1900, que augmentou o seu valor.

A comissão, em seu estudo, observou que a arrecadação das rendas em pratica nas capitánias dos portos não obedecia a um regimen de fiscalização que pudesse se oppor á malversão dos dinheiros publicos por parte do funcionario arrecadador, que não tivesse em maior estima as praticas cultuacs das virtudes moraes necessarias para essa incumbencia.

Era este serviço desempenhado por um funcionario que expedia todos os actos relativos á cobrança das taxas e que, ao mesmo tempo, as arrecadava, sem para isso ser obrigado á prestação de fiança, a que são sujeitos os demais arrecadadores das rendas publicas.

A escripturação dos dinheiros arrecadados, que elle podia fazer do modo que quizesse para justificar a sua carga, seguia um systema que dava logar a que as repartições destinadas á tomada de contas não pudessem conhecer os vicios de escripta, porquanto só lhes eram remettidos os livros-talões dos recibos de contas correntes e os de remessa de dinheiros, todos escripturados pelo arrecadador, quando deviam acompanhar todos os originarios desses documentos para o confronto necessario á sua fiscalização.

A commissão, tomando na devida consideração o assumpto, teve tres alvitreos a seguir : ou de confiar a arrecadação das taxas ás repartições de Fazenda na localidade, mediante guia expedida pela capitania do porto, ou manter nesta dous funcionarios, um para escripturação e outro para thesoureiro, tendo aquelle a escripturação a seu cargo e a expedição de todos os actos sujeitos a pagamento de taxas e o thesoureiro a funcção de as receber e arrecadar ; ou finalmente estabelecer a cobrança das taxas em estampilhas appostas aos documentos expedidos.

O primeiro alvitre traria morosidade e embaraços no despacho das embarcações, pela necessidade de ser o expediente feito em repartições distinctas, muitas vezes installadas a grande distancia uma da outra.

O segundo acarretaria augmento de pessoal, não simplificando o expediente nem a escripturação da secretaria que teria de manter os mesmos jogos de livros que tanto a sobrecarregam de trabalho.

O terceiro, isto é, a cobrança das taxas por meio de estampilhas appostas aos documentos, pareceu á commissão o mais efficaz, quer como fiscalização, quer como reductor do trabalho, por ser mais expedito, permitindo supprimir jogos de livros e, portanto, redução de despeza para a cobrança das taxas do expediente da capitania. E assim ponderando a commissão o abraçou.

Entretanto, para sua applicação faz-se preciso acto legislativo modificando o regimen da arrecadação, declarando serem os actos expedidos sujeitos ás taxas em estampilhas, salvo a cobrança de multas que deverá ser feita em especie.

Essa providencia tanto mais precisa se faz quanto ha conveniencia de unificar-se a cobrança das taxas por taes actos, evitando a duplicidade de pagamento, já em estampilhas, como em especie, a exemplo do que se procedia quando os emolumentos pertenciam ao secretario ; e dahi parecer á commissão ter sido o espirito do legislador, quando tornou aquelles emolumentos renda do Estado, fazel-os cobrar pela mesma forma por que eram então cobrados nas capitancias, que o faziam por meio de sellos em estampilhas ou de verba, pagos nas repartições de Fazenda.

Preferindo a cobrança das taxas em estampilhas, a commissão systematisou a escripturação para sua arrecadação, para ser posta em pratica depois do acto legislativo que estabelecer aquella cobrança, devendo até lá o serviço da arrecadação ser feito segundo as regras que a commissão designou nas disposições transitorias.

Do estudo da tabella das taxas cobradas pelas capitancias dos portos, a commissão concluiu que os serviços maritimos foram desproporcionalmente taxados, ficando os do trafego do porto menos onerados que os da cabotagem.

Observou tambem que as taxas cobradas nos consulados são differentes das pagas nas capitancias, quando ellas apenas deveriam differir na especie da moeda, sendo nos consulados o pagamento em ouro e nas capitancias em moeda corrente.

Assim sendo, não só para harmonizar os trabalhos da cobrança das taxas em estampilhas, como para proporcional-as á importancia dos serviços, confeccionou a commissão uma tabella para ser cobrada

pelas capitánias, a qual, si vos aprouver, submetererei á deliberação do Congresso Nacional.

Opina a commissão que a cobrança de taxas por estampilhas, pela tabella que propõe, em nada diminuirá a renda das capitánias, antes melhorará sua fiscalização, podendo ser ainda avaliado o *quantum* produzido pelo numero de documentos expedidos e que ficam registrados nos respectivos talões, livros e archivos, servindo ainda para estatística dos serviços desempenhados pela repartição.

Obediente ás vossas instrucções, a commissão subordinou as capitánias á autoridade do inspector de Portos e Costas, que exercerá sobre ellas a sua acção directora, e propõe que por elle sejam fornecidos todos os livros para o expediente dessas repartições, ficando assim assegurada a uniformidade do systema de escripturação por mais exigido para esse ramo do publico serviço.

Releva ponderar que á commissão se afigura da mais urgente necessidade ficarem as capitánias das diversas circumscripções da Republica subordinadas á Capitania do Rio de Janeiro, enquanto não for creada a Inspectoria de Portos e Costas, pelo menos, como órgão informante e como elemento ponderador nas diferentes questões diariamente suscitadas e consequentes pedidos de soluções ao Governo.

Accresce considerar que esta medida virá assás alliviar a Secretaria de Estado, além de estabelecer bases seguras para o verdadeiro desempenho dos multiplos e variados serviços a cargo dessas repartições e convém mesmo dizer que essa medida vem desobrigar de alguma forma, o Ministerio da constante expedição de avisos, elevando dess'arte extraordinariamente e sem necessidade o acervo da legislação nacional.

Voltando ainda á momentanea questão da cabotagem nacional, informa a commissão que se deteve em estudar as causas perturbadoras do regular desenvolvimento desse ramo da actividade publica no sentido de impedir ou, pelo menos, desviar as perturbações do trabalho maritimo, ora motivadas por exigencias de soldadas, ora pela diminuição de horas de trabalho.

Concluiu a commissão que nas mãos dos armadores e capitães estão os meios mais efficazes para debellar si não extinguir os empecilhos que, erroneamente, elles attribuem, com apregoadas desculpas, a exaggeradas exigencias do regulamento de 20 de fevereiro de 1901.

De facto, pela parte segunda doCodigo Commercial, compete aos capitães contractarem livremente as tripulações de seus navios, sendo as clausulas desse contracto ou ajuste obrigatorias para as duas partes ajustantes.

Pela legislação em vigor, as contendas relativas aos actas e contractos das tripulações escapam á alçada das capitánias, sendo derimidas em acções promovidas perante a Justiça Federal, restando-lhes apenas a acção administrativa de registrar esses contractos ou, algumas vezes, intervindo como elemento conciliador nas contendas das partes, quando por ellas solicitadas.

Originam-se dahi as difficuldades para o mais fraco que, pela falta de meios, se vê privado de pleitear seus direitos em vista das peculiares complicações do processo judicial, occasionando-lhe sobretudo despesas superiores ao *quantum* da soldada reclamada.

Accresce salientar a pratica abusiva de desembarque de tripolantes nos portos de escalas, com flagrante desrespeito ás obrigações ajustadas, e isso, na pluralidade das vezes, motivado pelo desregramento observado, na quasi totalidade dos navios mercantes nacionaes, da subdivisão da autoridade principal dos capitães pelos seus subordinados, sinão até pelos mais subalternos empregados das agencias e escriptorios.

Do exposto se infere que as anomalias apontadas teem concorrido muito mais para sobrecarregar o commercio marítimo do que as tabellas de taxas de actos expedidos pelas capitánias e a natural observancia de preceitos, aliás verificados em outras nações marítimas.

A criação dos tribunaes marítimos para derimirem em processos summarios as questões entre capitães e tripolantes, para julgar e punir as suas faltas como profissionaes, é medida que, ao pensar da commissão, se impõe como garantia da navegação; e, não a instituiu no regulamento das capitánias por ser materia dependente do Congresso Nacional.

Suggere, porém, *dato venia*, a idéa de ficarem os julgamentos de questões entre os capitães e tripolantes confiadas ás capitánias, com recurso para a Inspectoria de Portos e Costas e na parte referente a erros profissionaes confiadas a esta, com o recurso *ex-officio* para o Conselho do Almirantado, devendo o processo ser iniciado nas capitánias *ad-instar* do que se pratica em outras nações que mantem esses tribunaes.

A commissão, tendo em consideração que com a soldada é o navio obrigado a dar ao tripolante a alimentação, a exemplo de de outras nações, annexou ao regulamento das capitánias a tabella das vitualhas que deve haver a bordo de cada navio, para a alimentação diaria de cada pessoa embarcada. E por essa forma estabelecida a ração devida a cada tripolante, fica satisfeita uma aspiração do pessoal marítimo, evitada uma das causas allegadas para e sa constante e condemnavel mudança de tripolantes dos navios, com gravame para o commercio marítimo, pelos desembarques de tripolantes queixando-se de não lhes ser dada a bordo alimentação proporcional ao trabalho exigido, faltando-se-lhes mesmo com ella em alguns navios.

A tabella organizada pela commissão está regulada pelas existentes na Armada, no Lloyd Brasileiro e na Companhia de Navegação Costeira, para alimentação de seu pessoal.

A commissão tambem consignou, a bem da segurança da navegação, clausulas reguladoras do transporte de mercadorias consideradas perigosas e deixou á Inspectoria de Portos e Costas a designação dessas mercadorias, attendendo a que, com as constantes transformações das sciencias industriaes, materias que hoje são reputadas perigosas poderão, em pouco tempo, deixar de o ser,

e portanto, não convir intercalá-las no corpo do regulamento por ser assumpto mais proprio para detalhes expostos em circulares.

E assim julga a commissão ter cumprido as vossas ordens.

Saude e fraternidade.—*Emílio de Miranda Ferreira Campello*, capitão de mar e guerra.—*Carlos de C. Midosi*, capitão-tenente reformado.—*Celso Ramos Romero*, 1º tenente reformado.—*Ignacio Augusto Linhares*, 1º tenente commissario.