

## EXPOSIÇÃO

Sr. contra-almirante Ministro da Marinha — O Congresso Nacional, em sua sabedoria, resolveu autorizar o Poder Executivo a rever o regulamento das capitanias dos portos e polo immediatamente em execução ; e vós, em nome do Sr. Presidente da Republica, entendestes confiar essa revisão á commissão abaixo assignada, que, a tendo concluido, vem dar-vos conta de seus estudos e apresentar-vos o projecto do novo regulamento das capitanias dos portos ; e o faz consciente 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 tambem o fructo da dedicação com que procurou, na esphera de seu saber e intelligençia, cooperar para que essa incumbencia tivesse o desejado exito.

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

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

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 capitanias 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 subvençionadas, 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 respeitáveis directos pela sua utilização, em dito momento, poderão com superior conhecimento fazer.

Subordinar, portanto, as concessões e subsídios, 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 Viação 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 circunscripções marítimas a fiscalização dessas linhas exercida pelos capitães de portos.

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

Por essa forma, acredita a commissão cessarão muitos males de que se queixa o commercio marítimo, que não via convenientemente applicado o Codigo Commercial nas relações entre os capitães e tripolantes. E, assim sendo, para evitar os grandes embarracos que a insujeição dos seus depositários 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 Codigo 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 distracto e a rescisão do contracto entre os capitães e tripolantes, ficando assim uns e outros habilitados a defendereem seus direitos contractuaes e acabando com a arbitaria e abusiva practica 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 rôes de equipagem e averbações nestes em cada porto de escala, quando taes rôes deveriam ter a duração de seis mezes.

Assim, a comissão, como medida repressiva, adoptou a provisão de serem as despezas consequentes desses rompimentos de ajustes feitas por aquelles que as promoverem, conferindo à 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 comissão, guiada por vossas instruções, atendeu ao justo reclamo da marinha mercante, por outro, para melhor regularizar o serviço da polícia naval, também tomou medidas repressivas de infrações do regulamento das capitania dos portos, cominando multas pecuniárias, bem como estabeleceu o pessoal da lotação dos navios segundo sua classificação, feita de acordo com o aconselhado na Conferencia International de Washington.

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

A redução do pessoal, sem prejuízo da segurança da navegação, se impunha à comissão, que a essa exigência se subordinou, por conhecer que hoje, para a navegação a vapor, com as multiplas máquinas substitutivas da força animal e com o regimen de serviço nos portos, ficou facil e reduzido o trabalho de bordo, tornando desnecessário o grande pessoal com que eram outr'ora tripolados os navios.

Teve também, em vista dos regulamentos das escolas profissionais, de fixar regras para o desempenho dos cargos a bordo, sujeitando seu exercício 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 matrícula pessoal, instituiu, a exemplo de outras marinhas, a caderneta-matrícula, onde, além dos signaes característicos do individuo, são consignados outros dados da vida marítima necessários para conhecer-se, quer a competencia profissional, quer a conducta do matriculado.

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

Além disso, sujeitando-se, como fez a comissão, a caderneta-matrícula ao visto anual para ser sellada com a taxa correspondente à estabelecida para a matrícula pessoal, ha grande vantagem de aliviar-se a capitania do serviço de reforma de matrículas, em que ella quasi exclusivamente se ocupa, dando lugar a que seu reduzido pessoal possa se dedicar a outros serviços que ficam paralizados e prejudicados por essas reformas.

A comissão, igualmente, tanto a bem do interesse publico como do commercio marítimo, 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 Código 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 substituídos.

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 rôes.

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

O modelo de rol de equipagem que vos apresenta a comissão é das principaes nações marítimas 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 elles a do art. 7º dispondo que sobre a matricula dos navios e tripulação, pilotagem e vistorias 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 circunstancia, a comissão, ao principio, pensou não lhe ser licito poder, no regulamento das capitaniais dos portos, alterar disposições do decreto n. 2304, citado; estudando, porém, a questão em face do art. 7º da lei n. 11 de novembro de 1892, reconheceu poder fazê-lo, porquanto, tratando-se de regulamento expedido em virtude de autorização do Congresso, tanto é do Poder Executivo o regulamento partido deste como daquelle ministerio.

Assim entendendo, sem alterar os preceitos da lei, a comissão, tendo em vista que o título de registro da embarcação, outr'ora passado pelas juntas commerciales e que nem a lei nem o regulamento da cabotagem declararam quem o deva expedir e assignar, e que o art. 7º do regulamento determina apenas quaes as repartições incumbidas do registro a que estão sujeitos as embarcações, quando na localidade não haja capitania do porto, estabeleceu que taes títulos 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 títulos de nacionalização, appenso ao regulamento da cabotagem.

A comissão também acabou com o título provisório a que se refere aquella mesma nota, porquanto, semelhante título, que não se encontra nos textos da lei n. 123, nem no regulamento da cabotagem, só tem servido para onerar a cabotagem com despezas desnecessarias e de dificuldades, alias, removidas pela prática.

abusiva de tolerancias a que não se podem furtar as capitaniais para não impedir a navegação de embarcações providas desses titulos provisórios, que nos quatro meses de sua duração não conseguiram obter o título definitivo.

Isto posto, o título de nacionalização da embarcação, passando sem inconveniente algum a denominar-se com mais propriedade «título 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 às embarcações, outrora confiados a juntas commerciaes que expediam aquelles «titulos», são hoje registrados nas capitaniais dos portos do registro da embarcação.

O art. 27 do regulamento da cabotagem, declarando que a matrícula das embarcações continuará a ser feita de seis em seis meses, na sede do distrito de sua navegação, não podia deixar de referir-se ao dispositivo do Código Commercial que chama matrícula da embarcação o rol de equipagem reformável de seis em seis meses.

No entanto, o regulamento das capitaniais dos portos distingue o rol de equipagem da matrícula, dando a esta duração de seis meses e sujeitando aquelle à reforma em cada viagem, contrariando, portanto, o disposto no código.

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

Por essa forma, com o novo rol em cada viagem, como quer o actual regulamento das capitaniais, com o pagamento da taxa pela matrícula semestral da embarcação, de muito ficará onerado o commercio marítimo da cabotagem confrontado com o onus a que está subordinado o do tráfego do porto; porquanto, pelo desenvolvimento que tem tido a navegação da cabotagem e por circunstancias 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 reformá-lo, torna-se impraticável a disposição de ter o rol a durabilidade de seis meses e dahi o facto de serem onerosas as duas taxas cobradas pela matrícula e pelo rol.

Assim ponderando, a comissão tomou a medida de distinguir a matrícula definida pelo actual regulamento das capitaniais da verdadeira acepção do Código Commercial, que é a de rol de equipagem, mudando o nome de matrícula para o de «licença anual» a que também já estão obrigadas as embarcações do tráfego 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, permittindo-lhe uma mais longa duração.

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

cacão no serviço do trafego 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 as taxas das embarcações que a cabotagem está sobrecarregada relativamente ao trafego do porto.

A matrícula do pessoal do trafego 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 regime do regulamento de 1846, reformadas annualmente e visadas mensalmente.

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

A comissão procurou sanar taes anomalias substituindo a matrícula pessoal pela caderneta-matrícula, quer para a cabotagem, quer para o trafego do porto, sujeitando-se ambas ao visto annual e á renovacão quando esgotadas.

A comissão, com quanto animada dos melhores sentimentos e desejos de alliviar os serviços marítimos 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 marítimos, tem lancado sobre o commercio marítimo, 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 laboura 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 marítimo.

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

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

Naõ sondo as capitaniais dos portos reparticoes de rendas, mas de proteccão, a comissão, debaixo desse ponto de vista, tratou de estudar os varios serviços a cargo das capitaniais, assim de dar-lhes um regulamento compativel com essa sua indole.

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

A comissão, com quanto 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 deus annos para as que transportam mercadorias, não as fixou por estar o prazo de seis mezes determinado na lei de cabotagem.

Suggere, entretanto, a providencia de pedir-se ao Congresso a alteração daquelle prazo da lei para fixar o de um a dous annos a que se refere. Pensa tambem que, contrariamente ao disposto naquelle lei, as vistorias não devem ser gratuitas, por quanto efectivamente elas não o são, uma vez que nas localidades onde não ha funcionario público 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 declarara a gratuitade das vistorias.

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

A comissão, no capitulo «Vistorias», consignou regras geraes a que devem obedecer os peritos nos exames do casco, caldeiras, machinas, ancoras, amarras, embarcações miudas e todos os apparelhos de salvação, quer por occasião de incendio, quer de naufragio, deixando á Inspectoria de Portos e Costas o cuidado de organizar as instruções com detalhes de construcao e fabrico, que podem variar com os progressos das sciencias e das industrias, e bem assim o de aprovar 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 comissão organizou tabellas regulando as proporções dos diferentes apparelhos de segurança do navio e da salvação do pessoal, bem como outras necessarias á navegação.

As capitaniais dos portos, regulamentadas por decreto numero 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, perccedendo emolumentos pelos actos expedidos, tomavam

para auxiliar os no serviço pessoas ás quais remuneravam. Cessada a percepção dos emolumentos, os secretários passaram a ter vencimentos fixos, sendo os emolumentos das tabelas cobrados e arrecadados como renda do Estado. E não se facultando a providência de admissão de auxiliares remunerados por aquellas rendas, foram os encarregados de diligências arvorados em auxiliares com prejuízo do serviço externo e diligências a seu cargo. Desde então as capitaniais dos portos, que são *repartições de proteção, estatística e de polícia naval*, passaram mais a ter o encargo de arrecadação de rendas sem aumentar, porém, o pessoal necessário, que seus múltiplos serviços exigem.

Em todos os relatórios das capitaniais dos portos, desde os primeiros anos do regulamento de 1846, se encontram declarações de ser deficientíssimo o pessoal das capitaniais dos portos.

O Governo foi autorizado, sem aumento de despesa, a rever o regulamento de 1901, o que não pôde ser levado a efeito, por quanto é deficiente o pessoal com que estão lotadas as capitaniais e o necessário para o bom e regular andamento do serviço acarreta esse aumento de despesa.

A comissão, entretanto, apresenta-vos o projecto do regulamento que lhe mandastes rever, organizando as capitaniais dos portos com o pessoal que julga necessário para o serviço, deixando, porém, nas disposições transitórias, declarado que essa parte só seja executada quando o Congresso conceder os necessários meios pecuniários.

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

Assim, dividindo as capitaniais em três classes, devem as delegacias de cada uma ter a mesma classificação, e creou, para os logares em que não possa haver delegacias, agências das capitaniais, ficando dessa forma asseguradas em todos os portos da República a proteção, fiscalização e arrecadação das rendas da competência das capitaniais.

Tendo as capitaniais sua séde nos portos de maior movimento marítimo, serão elevadas de categoria na proporção que esses portos forem tendo maior desenvolvimento e importância; as delegacias serão instaladas nos demais portos da circunscrição da capitania e serão elevadas de categoria, segundo as mesmas regras para a classificação das capitaniais e as agências, satisfazendo estas os mesmos princípios.

Assim, as delegacias não serão instaladas sinão à medida de sua necessidade, sendo antes delas estabelecidas as agências nas localidades que não comportarem delegacias de 3<sup>a</sup> classe.

A comissão está convencida de que o pessoal com que lotou as capitaniais dos portos, principalmente a do Distrito Federal, não é ainda o que pedem os múltiplos serviços a seu cargo, mas, como ao sistema de cscripturação e da arrecadação da renda deu outras formas que, além de melhor assegurar a fiscalização, simplificará o expediente da secretaria, assim o marcou para ser aumentado quando for julgado preciso para o bom andamento do serviço,

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

Si para a boa regularização dos serviços das capitaniais se torna preciso o aumento 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 capitaniais 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 capitaniais dos portos mereceram especial estudo da comissão para conhecer-se a importancia dos onus do commercio marítimo, que as vossas instruções recommendam desonrar o mais que for possível, afim de alliviar o producto nacional de despezas de seu transporte.

Pelo regulamento de 1846, as capitaniais 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 capitaniais dos portos fazer parte da receita do Estado, ficando o Governo autorizado a marcar aos secretarios ordenados e gratificações, 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 sistema, 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 aumentou o seu valor.

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

Era este servigo desempenhado por um funcionario que exigia 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 sistema que dava logar a que as repartições destinadas á tomada de contas não pudessem conhecer os vicios de escripta, porquanto só lhes eram remetidos 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 necessário á sua fiscalização.

A comissão, tomando na devida consideração o assumpto, teve tres alvitres 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 função 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 distintas, 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 comissão o mais eficaz, quer como fiscalização, quer como reductor de trabalho, por ser mais expedito, permittindo suprimir jogos de livros, e, portanto, reducção de despesa para a cobrança das taxas do expediente da capitania. É assim ponderando a comissão 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 duplicitade de pagamento, já em estampilhas, como em especie, a exemplo do que se procedia quando os emolumentos pertenciam ao secretario ; e dahi parecer a comissão 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 capitaniais, 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 comissão systematisou a escripturação para sua arrecadação, para ser posta em practica depois do acto legislativo que estabelecer aquella cobrança, devendo até lá o serviço da arrecadação ser feito segundo as regras que a comissão designou nas disposições transitorias.

Do estudo da tabella das taxas cobradas pelas capitaniais dos portos, a comissão 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 diferentes das pagas nas capitaniais, quando elles apenas deveriam differir na especie da moeda, sendo nos consulados o pagamento em ouro e nas capitaniais 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 comissão uma tabella para ser cobrada

pelas capitarias, a qual, si vos aprouver, submettereis á deliberação do Congresso Nacional.

Opina a comissão que a cobrança de taxas por estampilhas, pela tabella que propõe, em nada diminuirá a renda das capitarias, 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 instruções, a comissão subordinou as capitarias á autoridade do inspector de Portos e Costas, que exercerá sobre elles 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 sistema de escripturação por mais exigido para esse ramo do publico serviço.

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

Accresce considerar que esta medida virá assás aliviar 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 momentânea questão da cabotagem nacional, informa a comissão 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 marítimo, ora motivadas por exigencias de soldadas, ora pela diminuição de horas de trabalho.

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

De facto, pela parte segunda do Código 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 contendidas relativas aos actos e contractos das tripulações escapam á algada das capitarias, 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 contendidas das partes, quando por elles solicitadas.

Originam-se dahi as difficultades 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 despezas 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 commerceio maritimo do que as tabellas de taxas de actos expedidos pelas capitanias e a natural observancia de preceitos, alias verificados em outras nações maritimas.

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

Suggere, porém, *data venia*, a idéa de ficarem os julgamentos de questões entre os capitães e tripolantes confiadas ás capitanias, com recurso para a Inspectoría 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 capitanias *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 capitanias 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 pe soal maritimo, evitada uma das causas allegadas para a sa constante e condemnavel mudança de tripolantes dos navios, com gravame para o commerceio maritimo, 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 Brazileiro 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 Inspectoría 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 intercalal-as no corpo do regulamento por ser assunto mais proprio para detalhes expostos em circulares.

E assim julga a comissão ter cumprido as vossas ordens.

Saudo e fraternidade.—*Emílio de Alvarado Ferreira Campeão*, capitão de mar e guerra.—*Carlos de C. Afelos*, capitão-tenente reformado.—*Cesio Rainos Romero*, 1º tenente reformado.—*Ignacio Augusto Linhares*, 1º tenente commissário.