

Tabela a que se refere o artigo 4.º deste regulamento

Secção I

Pessoal	Vencimentos		Ajudas de custo diárias
	Parciais	Totais	
Chefe de brigada:			
Categoria	1.020\$		
Exercício	1.380\$	2.400\$	4\$50
Agrimensor de 1.ª classe:			
Categoria	480\$		
Exercício	720\$	1.200\$	2\$00
Agrimensor de 2.ª classe:			
Categoria	360\$		
Exercício	360\$	720\$	1\$50
Apontador:			
Categoria	240\$		
Exercício	192\$	432\$	\$80

Secção II

Ajudas de custo 2.276\$

Secção III

Para jornais a serventes no campo, aquisição e transporte de instrumentos e material, expediente e mais serviços da brigada 1.800\$

Paços do Governo da República, em 27 de Outubro de 1914.—O Ministro das Colónias, *Alfredo Augusto Lisboa de Lima*.

DECRETO N.º 981

Atendendo ao grande desenvolvimento que tem tomado nas províncias ultramarinas as indústrias eléctricas, no estabelecimento de serviços particulares e públicos de interesse geral;

Considerando que não existem disposições legais que regulem, nas colónias portuguesas, a segurança de montagem das instalações eléctricas ou regras práticas para a sua execução e bom funcionamento, nem instruções contra acidentes produzidos pelas correntes eléctricas;

Considerando que é urgente adoptar medidas especiais de segurança para as referidas instalações e montagem de iluminação eléctrica em teatros e animatógrafos;

Tendo ouvido o Conselho de Ministros; e

Usando da autorização concedida ao Governo pelo artigo 87.º da Constituição Política da República Portuguesa: hei por bem, sob proposta do Ministro das Colónias, decretar o seguinte:

Artigo 1.º É aplicável às províncias ultramarinas portuguesas o regulamento de segurança para a montagem de instalações eléctricas com correntes fortes e regras práticas para a sua execução, as prescrições de segurança para o funcionamento de instalações eléctricas com correntes fortes, as instruções para os primeiros socorros a prestar em acidentes pessoais produzidos pelas correntes eléctricas e as prescrições de segurança para o estabelecimento de cinematógrafos, aprovado para a metrópole por decreto de 23 de Junho de 1913.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro das Colónias assim o tenha entendido e faça executar. Dado nos Paços do Governo da República, e publicado em 27 de Outubro de 1914.—*Manuel de Arriaga* — *Alfredo Augusto Lisboa de Lima*.

6.ª Repartição

DECRETO N.º 982

Desde os fins de 1911 o serviço de navegação entre a metrópole e os portos da África Portuguesa tem sido feito sem um contrato em termos regulares, visto que tem obedecido unicamente a um acôrdo mútuo entre o Governo e a Empresa Nacional de Navegação, realizado apenas por uma troca de officios.

O contrato que existia, de 25 de Novembro de 1905, fôra rescindido, e posteriormente nomeara-se uma comissão especial em que estavam representados os elementos officiais, os técnicos, os comerciais e industriais e os armadores, tendo elaborado um projecto de bases que foram presentes ao Parlamento na última legislatura, mas que não pôde entrar em discussão, achando-se pendente.

Nestas circunstâncias, e perante a conflagração europea que trouxe como consequência uma diminuição muito sensível na indústria dos transportes marítimos e que afecta o comércio português marítimo, sobretudo no tráfego para a América do Sul, impunha-se ao Governo, não só aproveitar a oportunidade, como resolver as reclamações acêrca dos fretes para as nossas colónias, agora mais agravados.

Por outro lado, Portugal paga ao estrangeiro cifra avultadíssima pelos transportes de mar, com prejuizo do ágio do ouro, que mais caro nos custa. Procurar sair dêste estado de cousas é dever do Governo, e, por isso, entende que é asado o momento para estabelecer um serviço nacional de navegação para todas as nossas colónias, para o Brasil e ilhas adjacentes.

Alguns elementos existem para a realização dêste desejo, como se demonstra pela lista da nossa frota mercante a vapor. Desenvolver tais elementos, promovendo a criação de novas unidades para a marinha civil portuguesa, empregando consequentemente maior número de inscritos nos registos marítimos, é o mesmo que proteger a marinha mercante portuguesa.

No dia em que possuímos uma grande sociedade nacional de navegação, que possa reunir a mãe Pátria com as colónias africanas, asiáticas e da Insulndia, juntamente com as ilhas adjacentes e o Brasil, teremos dado um passo agigantado para o ressurgimento da navegação portuguesa. Nos mares do Oriente e nos da América do Sul, a nossa bandeira há-de refulgir ainda uma vez, como nos áureos tempos idos.

Ao estabelecer-se a navegação para a costa oriental de Africa, quasi nenhum trato mercantil com ela a metrópole sustentava. Hoje, êsse movimento comercial já se acentua notavelmente, bem como o de Moçambique com Angola, cujas relações até então eram nulas. O mesmo sucedera com a costa ocidental africana, e hoje, pela bem entendida protecção à bandeira, êsse movimento tem um alto valor na nossa vida económica.

Está o Governo certo que outro tanto pode acontecer com a Índia, com Macau e com Timor, e deixarem então de ser subsidiários dos grandes portos do norte da Europa, que, por assim dizer, pela sua intensa navegação, monopolizaram o comércio dos productos orientais, incluindo os das nossas colónias.

O chá e os mil artigos da indústria oriental ficarão em Portugal por preços equitativos, e, em troca, os nossos vinhos, conservas, cacaos e cortiças encontrarão ali um mercado de grande importância.

Com o Brasil, escusado seria dizê-lo, a identidade de raça, o largo núcleo de colonização livre que ali possuímos, são uma sólida garantia de que os paquetes portu-

gueses, desde que se conservem num pé de igualdade em comodidades aos paquetes ingleses, franceses, holandeses e alemães, serão os preferidos por brasileiros e portugueses, que, a bordo deles, encontrarão os seus usos, os seus costumes.

Nada disto, porém, se pode obter de comêço, sem devidamente, eficazmente, proteger a navegação nacional, dando-lhe certas regalias e concedendo-lhe os necessários subsídios. Para isso o Governo julga sufficiente a criação das receitas que, sem gravame, incluía nas bases financeiras do projecto, pois não podia determinar despesas, sem a correspondente criação de receitas.

O exame atento das bases em que pensa realizar tam conveniente desejo, leva o Governo a propor que, dentro da autorização legal que possui pela lei n.º 275 de 8 de Agosto de 1914, e as conveniências do Estado, se promulgue o diploma indispensável para tornar uma realidade as bases em que determinou fazê-lo, e por isso:

Atendendo à proposta dos Ministros das Finanças, da Marinha e do das Colónias, de acôrdo com o voto do Conselho de Ministros, e usando da faculdade concedida ao Governo pela lei n.º 275, de 8 de Agosto último, hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Fica o Governo autorizado a abrir concurso e a adjudicar a uma ou mais sociedades portuguezas, já constituídas ou que venham a organizar-se, o serviço de carreiras de navegação para, as ilhas adjacentes, colónias portuguezas e o Brasil, nas condições seguintes e de harmonia com as bases que fazem parte integrante deste decreto e baixam assinadas pelos mesmos Ministros:

1.ª A carreira de navegação para a África portugueza ficará conexas com a do Brasil, e será adjudicada em conjunto.

2.ª As carreiras do Oriente (Índia, Macau e Timor) e a das ilhas adjacentes serão desligadas entre si e independentes da carreira da condição anterior.

3.ª Havendo uma sociedade que se proponha a fazer o serviço das duas condições anteriores terá a preferênça na adjudicação; se houver apenas uma sociedade que faça o serviço da condição 1.ª e o das ilhas adjacentes, será também preferida.

4.ª No caso de não ser tomada pelos concorrentes a carreira do Oriente, fica o Governo autorizado a contratar este serviço com uma ou mais sociedades estrangeiras; podendo, relativamente à carreira de Macau, dar às mercadorias exportadas por esta colónia tratamento como se fôsem transportadas em navio nacional, até que uma carreira portugueza se estabeleça entre Lisboa e Macau.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrário.

Os Ministros de todas as Repartições assim o tenham entendido e façam executar. Dado nos Paços do Governo da República, e publicado em 27 de Outubro de 1914. — *Manuel de Arriaga* — *Bernardino Machado* — *Eduardo Augusto de Sousa Monteiro* — *António dos Santos Lucas* — *António Júlio da Costa Pereira de Eça* — *Augusto Eduardo Neuparth* — *A. Freire de Andrade* — *João Maria de Almeida Lima* — *Alfredo Augusto Lisboa de Lima* — *José de Matos Sobral Cid*.

Bases a que se refere o decreto desta data

CAPÍTULO I

Carreiras para a África

Base 1.ª

Os vapores para a África farão pelo menos:

a) Três viagens mensais regulares para a costa ocidental da África.

Uma destas viagens será exclusivamente destinada à carga, inclusive matérias explosivas, em paiois apropriados, o que nas outras se não permite;

b) Uma carreira entre a Guiné (Cacheu, Bissau e Bolama) e as ilhas de Cabo Verde, combinada com uma viagem de a) de modo que a Guiné possa ter correspondência postal duas vezes no mês; para o que, além desta carreira, haverá outra directa entre Lisboa e Guiné de quarenta em quarenta dias;

c) Um vapor para o serviço em torno da ilha de S. Tomé, partindo ora pelo sul e ora pelo norte, em viagens de circuito;

d) Um vapor para o serviço costeiro de Angola, tocando em todos os seus portos comerciais, incluindo os do Zaire;

e) Uma viagem mensal para a costa oriental da África com escala por Funchal, S. Tomé, Loanda, Lobito e Cabo.

Quando o movimento comercial o permita, pelo aumento das exportações de Moçambique, poderá ser ordenada uma segunda viagem mensal com escala por Loanda, Lobito e Cabo, devendo o regresso da costa oriental fazer-se pelo canal de Suez com escala por Marselha.

f) Dois vapores, pelo menos, para o serviço costeiro de Moçambique, tocando em todos os portos comerciais intermediários.

Base 2.ª

Os vapores da alínea a) não serão inferiores a 2:800 toneladas brutas, com acomodações para sessenta passageiros de 1.ª classe, trinta de 2.ª classe e cento e vinte de 3.ª classe, tendo o andamento efectivo de doze e meia milhas por hora.

Destas acomodações exceptua-se o vapor destinado a carga.

Os passageiros de 3.ª classe viajarão independentes dos degredados e indígenas que terão refeitório especial.

Os da alínea b) não serão inferiores a 1:000 toneladas brutas com acomodações para 15 passageiros de 1.ª classe, 10 de 2.ª classe e 50 de 3.ª classe com o andamento de 10 milhas por hora.

Os da alínea c) não serão inferiores a 300 toneladas brutas com lugares para 10 passageiros de 1.ª classe, 5 de 2.ª classe e podendo conduzir até 100 praças de pré, com a velocidade de 8 milhas por hora.

Os da alínea d) não serão inferiores a 500 toneladas brutas com lugares para 10 passageiros de 1.ª classe, 6 de 2.ª classe e podendo conduzir até 100 praças de pré, com a velocidade de 9 milhas horárias.

Os vapores da alínea e) não serão inferiores a 5:000 toneladas brutas com lugares para 80 passageiros de 1.ª classe, 50 de 2.ª e 120 de 3.ª classe, com camarotes e beliches dispostos de modo que não haja interferências entre degredados, indígenas e os simples passageiros de 3.ª classe. A velocidade será de 13 milhas por hora.

Os da alínea f) não serão inferiores a 1:000 toneladas brutas com lugares para 15 passageiros de 1.ª classe, 10 de 2.ª e 50 de 3.ª classe com o andamento de 10 milhas horárias.

§ único. As tonelagens marcadas nesta base são transitórias, devendo o concessionário, no prazo de 8 anos, transformar o material das carreiras a que se refere a alínea a) de modo que os navios sejam de capacidade não inferior a 5:000 toneladas brutas.

As viagens dos vapores das carreiras gerais para a África serão em harmonia com a seguinte tabela itinerária e respectivas observações:

Carreiras	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a
De Lisboa-Leixões para :				
Madeira	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a
S. Vicente	—	2. ^a	—	—
Praia	1. ^a	2. ^a	3. ^a	—
Bissau	—	—	—	—
Bolama	—	—	—	—
Príncipe	1. ^a	2. ^a	3. ^a	—
S. Tomé	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a
Landana	—	—	3. ^a	—
Cabinda	—	2. ^a	3. ^a	—
Santo António do Zaire	1. ^a	—	3. ^a	—
Ambrizete	—	—	3. ^a	—
Ambriz	1. ^a	2. ^a	3. ^a	—
Loanda	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a
Novo Redondo	1. ^a	—	3. ^a	—
Lobito	1. ^a	2. ^a	3. ^a	4. ^a
Benguela	1. ^a	2. ^a	3. ^a	—
Mossâmedes	1. ^a	2. ^a	3. ^a	—
Pôrto Alexandre	—	—	3. ^a	—
Baía dos Tigres	—	—	3. ^a	—
Cabo	—	—	—	4. ^a
Lourenço Marques	—	—	—	4. ^a
Beira	—	—	—	4. ^a
Moçambique	—	—	—	4. ^a

A 1.^a e 2.^a carreiras são de passageiros e carga para a costa ocidental de África.

A 3.^a carreira é para o transporte de carga de ou para a África ocidental e servirá todos os portos da costa de Angola.

A 4.^a carreira é de passageiros e carga para a costa oriental.

Os vapores da 3.^a carreira poderão tocar em outros portos, quando ai tenham carga suficiente para a remuneração dêsse encargo de nova escala.

As carreiras costeiras de Angola e Moçambique pelos portos intermédios aos dêstes itinerários serão conjugadas com as escalas das carreiras gerais. Bem assim o será a carreira entre as ilhas de Cabo Verde e Guiné.

Base 3.^a

Quando nos portos de Angola e de S. Tomé haja grande affluência de carga que não possa ser transportada nos vapores das carreiras regulares por espaço dum mês, o concessionário porá em viagem os vapores extraordinários para evitar os prejuizos que para o comércio derivam da demora forçada na carga retida nos portos de partida, evitando assim os rateios.

Base 4.^a

O serviço complementar, ao longo da costa oriental da África, será em viagens quinzenais entre Lourenço Marques e Tungue ou Ibo, alternadamente e vice-versa, tocando em todos os portos intermediários, a que se refere a alínea f) da base 1.^a e em harmonia com as tabelas respectivas, sem encargos de baldeação para os carregadores e sem aumento de frete dêstes portos para a metrópole.

Base 5.^a

As viagens redondas entre Lisboa-Leixões e Mossâmedes, compreendendo as demoras nos portos, não serão superiores a cinquenta e seis dias, não excedendo a vinte e seis a viagem de ida a Loanda e vice-versa. Do mesmo modo as viagens correspondentes entre Lisboa-Leixões e Moçambique e de ida ou de volta a Lourenço Marques não excederão, respectivamente a setenta e três e vinte e sete dias.

CAPÍTULO II

Carreira do Brasil

Base 6.^a

Os vapores destinados ao serviço de navegação regular entre Lisboa-Leixões e os portos do Brasil oriental

não serão inferiores a 10:000 toneladas brutas de arqueação e deverão manter uma velocidade efectiva de 14 milhas náuticas por hora. Os da costa norte do Brasil não serão inferiores a 6: 00 toneladas brutas, mantendo a velocidade horária não inferior a 13 milhas náuticas.

Base 7.^a

O número de viagens mensais de ou para o Brasil será de três para a costa oriental e de duas para a costa norte.

Base 8.^a

Os vapores terão acomodações higiênicas para um mínimo de oitocentos passageiros de 3.^a classe.

Base 9.^a

Junto das agências do concessionário no Brasil serão estabelecidos escritórios para auxiliar a colocação dos emigrantes transportados nos seus navios.

Base 10.^a

As carreiras para os portos da costa oriental do Brasil poderão prolongar-se até o Rio da Prata, se assim convier ao concessionário.

CAPÍTULO III

Carreira do Oriente

Base 11.^a

Para o pôrto de Mormugão e para o de Hong-Kong (Macau) haverá uma carreira regular de quarenta em quarenta dias, feita por vapores não inferiores a 4:000 toneladas brutas de arqueação, com a velocidade efectiva de 13 milhas náuticas.

Base 12.^a

Um vapor não inferior a 1:000 toneladas brutas de arqueação e 12 milhas de velocidade, fará a ligação da carreira de Macau com Timor; ficando assim suprimido o serviço da *Eastern Australia* que actualmente faz essa ligação mediante subsídio.

CAPÍTULO IV

Carreira das ilhas adjacentes

Base 13.^a

a) Para a Madeira e Açores haverá três viagens mensais, sendo uma delas destinada a transportar, além de passageiros e da carga usual, matérias explosivas e inflamáveis e gado suíno;

b) Entre a Madeira e Pôrto Santo uma viagem mensal e quinzenalmente uma viagem aos portos norte da ilha, alternadamente por oeste e leste.

Base 14.^a

Haverá pelo menos três vapores para as viagens da alínea a) com as seguintes características:

Um vapor não inferior a 3:500 toneladas brutas, andamento efectivo por hora não inferior a 12,5 milhas, acomodação mínima para 80 passageiros de 1.^a classe, 60 de 2.^a classe, 150 de 3.^a classe.

Um vapor não inferior a 2:500 toneladas brutas, andamento efectivo por hora não inferior a onze milhas, acomodação mínima para 60 passageiros de 1.^a classe, 50 de 2.^a classe, 100 de 3.^a classe e instalação apropriada para transporte de 250 cabeças de gado vacum.

Um vapor não inferior a 1:500 toneladas brutas; andamento efectivo por hora não inferior a 10 milhas, acomodação mínima para 15 passageiros de 1.^a classe, 20 de 2.^a classe, 40 de 3.^a classe, instalação para 300 cabeças de gado vacum.

Para as viagens da alínea b) haverá pelo menos um vapor de 300 toneladas brutas, andamento não inferior a 10 milhas, com acomodação para passageiros de 1.^a classe e 50 de 3.^a classe.

CAPÍTULO V

Condições gerais

Base 15.ª

Os dias de saída de Lisboa serão fixados pelo Governo de acôrdo com o concessionário e bem assim os respectivos itinerários das diversas carreiras a que as condições anteriores se referem.

Base 16.ª

As demoras em cada pôrto de escala das carreiras gerais, mesmo em dias feriados, não serão inferiores a seis horas úteis, excepto se não houver carga ou malas, nem passageiros a desembarcar, e salvo caso de força maior devidamente comprovado.

Base 17.ª

O Governo, quando o requisiar, terá sempre à sua disposição, no prazo de quinze dias, vapores para o transporte de tropa, ou expedições militares ou civis, com destino a quaisquer portos das províncias ultramarinas com direito a estadia total nessas províncias de quinze dias, pagando as passagens e frete com o abatimento de 45 por cento das correspondentes tabelas e garantindo um mínimo de 400 passageiros de ida e 200 de volta.

Base 18.ª

Na falta de oficiais da marinha mercante, com a necessária competência, os vapores poderão ser comandados por oficiais da armada, que serão considerados como os oficiais ao serviço das companhias coloniais privilegiadas e não terão vencimento pelos cofres públicos.

Nos vapores que tiverem máquinas e caldeiras modernas aperfeiçoadas poderá embarcar pessoal de máquina da marinha de guerra, conforme for determinado pelo Governo, recebendo do concessionário 20 por cento do vencimento de categoria como gratificação.

Base 19.ª

Em cada vapor das carreiras gerais haverá um facultativo por qualquer das escolas de Lisboa, Pôrto ou Coimbra.

Os vapores terão enfermaria comum e de isolamento e os petrechos médicos e cirúrgicos indispensáveis perante a moderna antisepsia e que sejam compatíveis com os recursos de bordo.

Aos médicos, diplomados por outras escolas nacionais, será aplicado o disposto no § 1.º de artigo 300.º do decreto de 29 de Dezembro de 1901, por dêle estarem ao abrigo, sendo preferidos os que tenham a cadeira de medicina tropical da respectiva escola de Lisboa.

Base 20.ª

Os governadores gerais e de província, e outros passageiros do Estado, de superior categoria, terão direito a um camarote privativo de 1.ª classe nas suas viagens a bordo dos vapores da carreira, devendo o agente do concessionário ser prevenido com antecedência, a fim de reservar lugar.

Base 21.ª

Em cada vapor haverá um livro numerado e rubricado pelo adjudicatário, no qual cada passageiro de 1.ª e 2.ª classe terá o direito de escrever as suas reclamações sobre o serviço de bordo.

A chegada dos vapores a Lisboa, o concessionário fará rubricar a última página escrita dêste livro, enviando-o ao fiscal do Governo e à Direcção Geral das Colónias, para os devidos efeitos. Os passageiros de 3.ª classe e tripulantes farão as suas reclamações perante as autoridades marítimas do pôrto em que desembarcarem, ou, pelas vias competentes, ao Governo.

Base 22.ª

O concessionário é responsável pelo descaminho de qualquer volume de carga que não descarregue no pôrto de destino, quando o interessado o reclame no prazo de quarenta dias e prove, com certidões das alfândegas, haver sido embarcado no pôrto de procedência e não desembarcado no pôrto de destino.

A importância do volume, conforme o valor jurado no mencionado despacho de exportação, será depositada imediatamente na tesouraria da alfândega e entregue ao reclamante se, no prazo de trinta dias, ainda não tiver aparecido o volume reclamado. Se a mercadoria, por êste facto, se deteriorar ou depreciar, o adjudicatário indemnizará o carregador de prejuizo sofrido.

Idêntica responsabilidade cabe ao concessionário pelo descaminho de qualquer volume de bagagem dos passageiros que, no acto do embarque, receberão o respectivo documento de entrega; documento que o passageiro devolverá logo que em terra o concessionário lhe entregue a sua bagagem ao que fica obrigado.

Base 23.ª

É absolutamente proibido aos vapores da carreira, que conduzam passageiros, o transporte de dinamite, alcohol ou outra substância explosiva, como petróleo, pólvoras ordinárias e munições de guerra.

Qualquer volume com substâncias explosivas, desembarcado nos portos de escala, será apreendido como contrabando, procedendo-se, com todo o rigor da lei, contra o carregador e destinatário, salvo quando êste prove não ter culpabilidade.

Excepcionalmente, e enquanto o movimento da costa oriental não justifique uma carreira de vapores só para carga, pode o Governo permitir que os paquetes para aquela costa transportem fogo de artifício, no convés, em caixas de zinco hermêticamente soldadas e das dimensões convenientes.

Base 24.ª

O concessionário sujeitar-se-há, para todos os efeitos, às leis e tribunais portuguezes, e os seus vapores serão considerados paquetes para todos os efeitos, bem como aproveitará de todos os benefícios que a lei que vigorar conceder à navegação nacional de vapor, inclusive, os que são concedidos aos vapores que não tem contrato com o Governo.

Os paquetes do concessionário terão sempre preferência relativamente a outros navios entrados na mesma ocasião, nos portos portuguezes da escala, no tocante aos serviços de embarque e descarregas.

Base 25.ª

Quando, muito excepcionalmente, qualquer dos vapores que tem de ir a Leixões não puder, por motivo de força maior, devidamente reconhecido pelo Governo, ir àquele pôrto, poderá o concessionário mandar buscar, ou levar para aquele pôrto ou para o Douro, a carga por outro vapor ou pelo caminho de ferro, mediante aprovação do Governo, a fim de ser baldeada directamente, em Lisboa, para o vapor de longo curso, sem encargo algum para o carregador.

Base 26.ª

Carecendo os vapores, empregados nos diversos serviços costeiros africanos, limpar o fundo em certas épocas, sendo assim obrigados, por falta de docas nos portos que servem, a ir, o de Cabo Verde a Las Palmas ou Lisboa, o de S. Tomé a Loanda e os da costa oriental ao Natal ou Dar-es-Salam, fica o concessionário com a faculdade de suspender, com prévia combinação com o governador da província, e aviso ao comércio local, o

serviço a cargo de cada um dos vapores durante o tempo indispensável para a limpeza de que se trata, contanto que não excedam a oito dias para os vapores da costa oriental e a quinze para os vapores de Cabo Verde e S. Tomé.

Base 27.ª

O concessionário sujeita-se às seguintes multas:

1.ª De 2.000\$ quando os vapores, não sendo por ordem expressa do Governo, deixem de sair de Lisboa nos dias fixados.

2.ª De 300\$ por cada dia a mais que se demorem além do dia fixado.

3.ª De 1.000\$ quando, não sendo por ordem do Governo ou por causa de força maior comprovada, deixem de tocar nos portos de escala.

4.ª De 300\$ diários por falta do cumprimento da condição 17.ª destas bases, salvo o caso de força maior devidamente comprovado.

5.ª De 100\$ pela infracção da base 16.ª

6.ª De 300\$ quando, salvo o caso de força maior devidamente comprovado, deixem de receber ou entregar as malas do correio nos portos de partida e chegada.

Base 28.ª

O auto de infracção e processo de multas será feito pela autoridade marítima respectiva e enviado, com informação superior, à Direcção Geral das Colónias para os devidos efeitos.

A importância das multas reverte, em partes iguais, a favor dos Institutos Ultramarinos e de Socorros a Náufragos.

Base 29.ª

O contrato poderá ser rescindido pelo Governo, se o concessionário for reincidente em infracções não justificadas, pelas quais tenha sido repetidas vezes advertido, ou tiver sido obrigado ao pagamento de mais de dez multas das designadas na base 27.ª

Base 30.ª

Os passageiros do Estado terão preferência na concessão de passagens nos vapores do adjudicatário, quando sejam requisitadas até as três horas da tarde da véspera do dia da saída, a fim de poderem seguir ao seu destino com a devida brevidade.

Base 31.ª

O contrato vigorará por quinze anos; sendo rescindível por qualquer das partes no fim de dez anos, com prévio aviso de um ano.

Base 32.ª

O Governo terá como delegado técnico junto de cada concessionário ou sub-concessionário um oficial de marinha, a fim de examinar como se cumprem as condições do respectivo contrato.

Além do delegado técnico haverá também um fiscal do Governo junto da administração de cada sociedade adjudicatária e suas sub-concessionárias.

Afora esta fiscalização poderá o Governo exercer, permanente e acidentalmente, nas carreiras de cabotagem, a que julgar conveniente. O delegado do Governo terá passagem e tratamento gratuito a bordo dos navios do concessionário quando em viagem para cumprimento de serviço que lhe incumbe.

Base 33.ª

Ao concessionário será permitido o prazo dum ano após a assinatura do contrato, para dar completa execução ao que neste se estatui, cumprir todas as cláusulas e pôr em vigor as novas tabelas nas carreiras que se determinarem e à medida que forem sendo estabelecidas.

Para a carreira do Brasil durante os três primeiros anos será permitida ao adjudicatário fazer o serviço empregando vapores de tonelagem não inferior a 6:000 toneladas que possa obter provisoriamente, não devendo a velocidade ser inferior a 13 milhas.

Base 34.ª

O concessionário obriga-se a fazer transportar nos seus paquetes gratuitamente, a correspondência postal particular e oficial sem limite de peso, número ou volume, e, além disto, os volumes contendo encomendas postais de qualquer procedência até o peso de 1:000 quilogramas por viagem, sendo o excesso deste peso pago à razão de \$02 por quilograma sem embargo do porto de destino, e podendo haver a bordo um agente postal para os correspondentes serviços com passagem e tratamento gratuito. Os gigos ou involucros contendo as encomendas postais serão devolvidos ao correio central sem encargos.

Base 35.ª

Em caso de sinistro ou avaria que impossibilite qualquer dos vapores das carreiras contratadas, o concessionário fica obrigado a substituir provisoriamente, dentro de trinta dias da data do sinistro, esse ou outros vapores por outro ou outros embora com a capacidade, velocidade ou acomodações inferiores, mas previamente aprovado pelas autoridades competentes.

Nos serviços costeiros privativos das colónias africanas a substituição provisória, nos termos que antecedem, deverá efectuar-se no prazo de seis meses da data do sinistro.

A substituição definitiva, em qualquer das hipóteses, deverá efectuar-se no prazo máximo de doze meses.

Base 36.ª

O Governo poderá, de acordo com o concessionário, introduzir qualquer modificação nas carreiras de longo curso e substituição dalguns portos de escala nas carreiras de cabotagem por outros que a experiência prove mais necessitados desse serviço. Poderá ainda ampliar o número de portos comerciais e o dos vapores costeiros das colónias, quando tal se torne conveniente.

Base 37.ª

Nos portos de escala em que os vapores do concessionário não atraquem a pontes ou cais, será o concessionário obrigado a ter material apropriado para condução de carga, bagagens e passageiros entre a terra e bordo, fazendo-se a contagem dos volumes no acto do embarque ou desembarque em terra.

No porto de Lisboa a conferência das mercadorias e bagagens far-se há em terra no cais, ou a bordo, quando procedentes da via fluvial, e o recibo de bordo será entregue imediatamente ao portador das mercadorias ou bagagens. O concessionário receberá sempre a bordo as mercadorias quando aí se apresentem com o respectivo conhecimento. A mercadoria a desembarcar será entregue ao destinatário sobre o cais ou em fragatas à borda.

Base 38.ª

O Governo, nos navios da navegação costeira privativa das províncias ultramarinas, visadas no contrato, terá sempre o direito de fazer embarcar quaisquer guardas da fiscalização aduaneira que julgue conveniente para o bem do serviço, não excedendo o número de dois.

Base 39.ª

As questões que se suscitarem entre o Governo e o concessionário, com relação ao cumprimento destas bases, serão resolvidas por dois árbitros, nomeados um por cada uma das partes e um terceiro de desempate, que

será nomeado de comum acôrdo, ou pelo presidente do Supremo Tribunal de Justiça, quando haja divergência na sua escolha.

Base 40.ª

Em harmonia com o disposto no Código Commercial, o concessionário indemnizará o carregador quando, pela má arrumação da carga ou bagagem, estas se arruínem ou prejudiquem pelo contacto com a mesma carga. O valor da deterioração da carga será, em caso de contestação, resolvido pela arbitragem.

Base 41.ª

Quando o Estado ou as sociedades ou firmas comerciais ou agrícolas tenham de transportar para as costas da África quaisquer núcleos de colonos por viagem, o concessionário fará a redução de 45 por cento na respectiva tarifa de passagens de 3.ª classe.

O concessionário terá a faculdade de exigir a prova de que os núcleos de colonos se destinam realmente à colonização das regiões em valorização. Quando se prove haver sofisma desta condição, o requisitante das passagens será obrigado a reembolsar o concessionário da redução concedida, ficando impedido de poder de futuro gozar dêsse benefício.

Base 42.ª

Os passageiros para a costa ocidental de África, que pretendam seguir nos vapores da carreira da costa oriental, poderão fazê-lo sempre que nesses vapores haja lugares não tomados para a costa oriental, pagando à sua custa o excesso da tarifa, se o houver.

Base 43.ª

As tarifas serão feitas de acôrdo com o Governo, mas serão organizadas por classes e não excederão as que foram estabelecidas nas tabelas da proposta de lei apresentada à Câmara dos Deputados na última legislatura com respeito à África Ocidental. Relativamente à África Oriental, Brasil e Oriente não serão superiores à média das que normalmente vigoram entre os diferentes portos da Europa concorrentes do porto de Lisboa e aqueles destinos, e de modo que ao comércio português se possa estabelecer o intercâmbio em concorrência.

Os passageiros e a carga do Estado gozarão nos vapores do adjudicatário de uma redução nas respectivas tarifas. O *quantum* dessa redução constitui também uma das bases da adjudicação em conjunto com as das bases 45.ª e 47.ª

As famílias de três ou mais pessoas, incluindo criados, terão uma redução de 5 por cento nas passagens.

Os passageiros poderão tirar bilhete de ida e volta, com o abatimento de 15 por cento, válido por um ano e intransmissível.

Base 44.ª

Os vapores de quaisquer das carreiras visadas no contrato, terão todos os modernos aperfeiçoamentos, incluindo o T. S. F., bem como as embarcações miúdas, próprias da lotação dêsses vapores.

Base 45.ª

Quando os lucros líquidos da exploração das carreiras contratadas forem superiores a 8 por cento, o Estado terá direito a uma parte dêsses lucros; sendo esta partilha uma das bases da adjudicação.

Base 46.ª

Nos serviços ligados a que se refere a condição 1.ª do decreto aprovando estas bases, poderá a sociedade adjudicatária, com autorização do Governo, dar a subconcessão dum dos ramos dos serviços que lhe incumbem a uma outra sociedade.

No caso previsto, poderá o Governo prescindir da parte dos lucros que lhe ficarem pertencendo pela base 45.ª, em

favor da exploração do ramo do serviço que não cômiga dar lucros líquidos de 5 por cento. Do mesmo modo a outra parte daqueles lucros servirá igualmente para suprir a deficiência apontada, de forma que a exploração dêsstes ramos do serviço, mutuamente se prestem auxilio para prosseguimento da exploração das carreiras de sua responsabilidade.

§ único. Estas condições podem generalizar-se quando a exploração fôr de mais de dois ramos de serviço.

Base 47.ª

A protecção à navegação sob bandeira nacional, concedida à carga de ou para a África Ocidental, é a que existe na lei que vigorava anteriormente à data de 15 de Agosto último.

Para a costa oriental essa protecção visa apenas o açúcar de produção colonial.

Base 48.ª

Para o tráfego entre os portos da costa oriental as tarifas serão reguladas dentro dos mesmos princípios estipulados na base 43.ª

Base 49.ª

O Governo terá direito a seis passagens de colonos gratuitas de 3.ª classe em cada vapor das carreiras gerais para as colónias, acrescentando de ano a ano 10 por cento do número total de colonos a transportar com guias do Estado. Os governos das províncias ultramarinas gozarão de idêntico direito quando se trate da repatriação de colonos. Quando, porém, se trate de repatriamento de indígenas ou asiáticos africanos indigentes; requisitado pela autoridade administrativa, o Governo terá nos vapores a sair de Lisboa direito a uma passagem gratuita, mas se os indígenas forem em número superior o concessionário fará a redução de 50 por cento no preço das passagens a mais.

CAPÍTULO VI

Bases financeiras

Base 50.ª

O Governo concederá à sociedade adjudicatária, durante o prazo do contrato:

1.º Um subsídio anual a fixar nas propostas dos concorrentes e decomposto pelas verbas a distribuir pelas seguintes carreiras: Brasil, África Oriental, ilhas adjacentes e Oriente;

2.º Isenção de contribuição industrial.

3.º Isenção dos impostos devidos pela sua constituição.

4.º Isenção dos impostos que venham a ser criados de futuro sobre a indústria de navegação e de transporte, quer na metrópole quer nas colónias.

5.º Privilégio para o transporte de passageiros e carga do Estado, e preferência em igualdade de preços do transporte dos pretos, emigrando duma para outra colónia;

6.º 20 por cento do abatimento nas tarifas ferro-viárias do Estado para as mercadorias que dos portos da metrópole hajam de ser exportadas para portos das colónias ou do estrangeiro (e das colónias para a metrópole).

7.º Privilégio de paquetes aos vapores do adjudicatário.

§ único. O subsídio indicado no n.º 1.º desta base constituirá uma das bases da adjudicação em conjunto com a da base 50.ª

Base 51.ª

Para ocorrer às despesas que o contrato importa, serão criadas as seguintes receitas:

1.º Um adicional de 5 por cento sobre os direitos de importação, cobrados nas colónias de África, quer sobre mercadorias nacionais, quer estrangeiras, exceptuando as embarcações, máquinas agrícolas e industriais, algo-

dões nacionais e materiais para instalações de novas indústrias.

2.º Um subsídio de 150.000\$ pago pelo Ministério das Finanças, em doze prestações mensais, e tirado das receitas da metrópole.

3.º Um subsídio de 1 por cento das suas receitas pagas pelas colónias de Angola, S. Tomé, Cabo Verde e Moçambique e de 4 por cento pela Guiné.

4.º Um imposto adicional de 8 por cento *ad valorem*, sobre o café, cacau e borracha, exportados das colónias em vapor estrangeiro para portos estrangeiros e de 4 por cento em vapores portugueses para os mesmos portos.

5.º Um imposto de duas libras por cada 1.000 toneladas dos vapores que entrarem nos portos das colónias de África, sendo o máximo de cobrança de dez libras.

6.º Um subsídio de 10.000\$ anuais pago pelas companhias coloniais com direitos de administração de territórios, substituído, caso o não queiram pagar, por um aumento de 100\$ no imposto de rendimento a cobrar nos dividendos das que o derem.

7.º Um aumento de 1\$ para as taxas exigidas pela lei de 16 de Setembro de 1890, dos passageiros embarcados em 3.ª e 2.ª classe, quando varões, e de 3\$ para mulheres ou menores de catorze anos.

8.º Um aumento de 3\$ sobre as taxas dos passageiros embarcados em 1.ª classe, continuando em vigor as excepções consignadas na referida lei.

9.º Um imposto de \$25 por tonelada sobre todas as mercadorias exportadas, com excepção de:

- a) Sal comum, que fica isento de imposto;
- b) Minerais a granel e pedra, cujo imposto será de \$10.

10.º Um imposto de \$12(5) por tonelada de mercadorias importadas dos países não europeus, com excepção das colónias portuguesas.

11.º Um adicional de 25 por cento sobre o actual imposto de carga.

12.º As receitas do Estado cobradas pelas capitánias dos portos do continente e ilhas adjacentes, em conformidade com a lei n.º 211, de 1914.

13.º As receitas líquidas das Bolsas de Mercadorias, quando fôr aprovado, pelo Parlamento, o seu estabelecimento.

§ 1.º Sobre os impostos indicados nos n.ºs 7.º a 11.º é aplicável a doutrina do artigo 1.º da lei de 21 de Maio de 1896, que prescreve uma redução de 50 por cento para a marinha nacional.

§ 2.º Fica revogada a doutrina da base 2.ª, do arti-

go 2.º, do decreto de 16 de Setembro de 1890, que fixa o máximo do imposto em 5\$.

§ 3.º Continuam mantidas as isenções estabelecidas nos n.ºs 1.º e 8.º do artigo 4.º da lei de 16 de Setembro de 1890.

Paços do Governo da República, em 27 de Outubro de 1914.—*Bernardino Machado*—*Eduardo Augusto de Sousa Monteiro*—*António dos Santos Lucas*—*António Júlio da Costa Pereira de Eça*—*Augusto Eduardo Neuparth*—*A. Freire de Andrade*—*João Maria de Almeida Lima*—*Alfredo Augusto Lisboa de Lima*—*José de Matos Sobral Cid*.

Direcção Geral de Fazenda das Colónias

Repartição de Fazenda das Colónias da África

DECRETO N.º 983

Atendendo à proposta do governador da província de S. Tomé e Príncipe; para que o efectivo da secção da guarda fiscal seja aumentado com um oficial subalterno, que será o comandante da secção;

Considerando que a experiência tem demonstrado o inconveniente não só para o serviço, mas para a disciplina, do comando da referida secção estar confiado a um primeiro sargento;

Usando da faculdade conferida ao Governo pelo artigo 87.º da Constituição Política da República Portuguesa;

Hei por bem, sob proposta do Ministro das Colónias e ouvido o Conselho Colonial, decretar o seguinte:

Artigo 1.º O comandante da secção da guarda fiscal do círculo aduaneiro de S. Tomé e Príncipe é um oficial subalterno do exército da metrópole.

Art. 2.º Os vencimentos do referido oficial são os estabelecidos para os oficiais em comissão extraordinária de serviço nas colónias, acrescentada da gratificação especial de 240\$ anuais.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrário e em especial o artigo 12.º do regulamento da secção da guarda fiscal do círculo aduaneiro de S. Tomé, aprovado por decreto de 17 de Agosto de 1912.

O Ministro das Colónias assim o tenha entendido e faça executar. Dado nos Paços do Governo da República, e publicado em 27 de Outubro de 1914.—*Manuel de Arriaga*—*Alfredo Augusto Lisboa de Lima*.