

## **Apresentação de um projecto de lei na Câmara dos Pares do Reino que visa reprimir a emigração que do Reino e ilhas se está fazendo para os países estrangeiros (22.6.1843)**

*O senhor visconde de Sá*, por parte da respectiva Comissão, leu e mandou para a mesa o seguinte parecer.

A Comissão do Ultramar examinou a proposta de lei, apresentada pelo digno par, visconde de Sá da Bandeira, que tem por objecto estabelecer garantias em favor dos numerosos súbditos portugueses, tanto do Reino, como das ilhas adjacentes, que em cada ano embarcam como emigrados, quase todos, para países estrangeiros.

A experiência de muitos anos tem mostrado que a maior parte destes indivíduos, pertencentes às classes mais rudes da sociedade, são angariados por especuladores fraudulentos que por meio de boas promessas, excitando neles o desejo de melhorar de sorte, os persuadem a embarcarem, e os conduzem a terras estranhas, onde, por práticas igualmente fraudulentas, os reduzem a contratar os seus futuros serviços, de modo que ficam em uma condição pouco diversa da dos escravos africanos.

Informações oficiais e outras, transmitidas desses países, não permitem duvidar da frequência de tão iníqua prática, e parece certo que um sistema de enganos, cujo resultado, é a numerosa emigração de que temos notícia, se acha organizado nesses países estrangeiros com ramificações em Portugal, na Madeira e nos Açores.

Ao corpo legislativo cumpre impedir ou minorar tão grande mal. Já desde 1837 ele se tem ocupado deste assunto. O projecto apresentado pelo digno par é o parecer oferecido, em 1838, por uma Comissão especial das Cortes Constituintes.

A Comissão do Ultramar tomando este projecto por base dos seus trabalhos, modificou contudo várias das suas disposições, e adicionou-lhe outras, por ter tido presente o que nos últimos anos ocorreu na ilha da Madeira, donde saíram muitos milhares de camponeses para um país mortífero; e o que repetidas vezes se tem praticado, embarcando na costa os emigrados, sem passaporte, e sem que as autoridades locais os tenham embaraçado.

A Comissão teve também em vista o acto do Parlamento britânico de 1842 relativo à emigração, cujas disposições, fundadas em uma longa experiência, tem sido achadas de tal modo convenientes, que navios que das ilhas britânicas têm navegado para as terras austrais, carregados de emigrados, tem chegado aos seus destinos, conservando estes durante toda a viagem a melhor saúde, e a ordem mais estrita.

A Comissão exprimirá o desejo de que o Governo, empregue alguns dos navios do Estado no transporte gratuito dos habitantes pertencentes às classes laboriosas das ilhas da Madeira e dos Açores para Portugal, onde eles achariam meios de subsistência pelo seu trabalho, e onde poderiam substituir uma parte dos numerosos estrangeiros adventícios que em cada ano vêm trabalhar ao nosso país, especialmente na cultura das vinhas do Alto Douro, e nas cidades de Lisboa e Porto: os quais necessariamente levam para o país donde vieram, os ganhos que fizeram em Portugal, ganhos que, se bem módicos para cada um deles, formam contudo uma soma muito considerável, visto serem muitos os milhares de indivíduos que a recebem.

A Comissão considera também que muito proveitoso seria que o Governo desse transporte gratuito para as nossas províncias da África, aos emigrados do Reino e ilhas adjacentes que o pretendessem. Mas para que desta medida se pudesse tirar todo o resultado desejável, seria conveniente que depois de o Governo haver feito escolher com a necessária atenção, lugares saudáveis, cómodos para o comércio, e com terreno fértil, fizesse em cada um deles reunir um número de colonos assaz considerável, para reciprocamente se poderem

proteger e ajudar, em seus trabalhos; distribuindo-lhes terras, e provendo-os durante os primeiros tempos de habitação e sustento, bem como dos meios necessários para eles poderem pela sua indústria, obter recursos para si e para as suas famílias.

Deste modo os milhares de braços portugueses, que em cada ano vão concorrer para a produção de valores em terras estranhas, seriam empregados com grande utilidade da nação e de si próprios. E as novas colónias que se erigissem, fortes desde o seu começo viriam a ser outros tantos focos de civilização dos povos africanos.

Além do que fica exposto, julga a Comissão que seria muito conveniente que o Governo fizesse examinar tanto pelos seus delegados como pelas Juntas Gerais dos distritos, quais são as causas reais que mais influem para promover a emigração do Reino e ilhas adjacentes, a fim de se poderem tomar as medidas legislativas que se carecerem.

Sem se demorar em maiores desenvolvimentos, a Comissão tem a honra de propor à Câmara, a adopção do seguinte projecto de lei.

#### Artigo 1.º

- §. 1.º A nenhum súbdito português será concedido passaporte para sair do Reino de Portugal, e ilhas da Madeira e dos Açores para país estrangeiro, sem que antes prove por documento autêntico quando a lei do recrutamento estiver em vigor, que ele se acha isento do recenseamento para o exército.
- §. 2.º O indivíduo sujeito ao recrutamento, que justificar por documento que carece de passar a país estrangeiro, obterá passaporte, prestando fiança idónea pela quantia de 240\$000 réis, de que no caso de ser chamado ao serviço do exército, se apresentará em pessoa no tempo próprio, ou dará em seu lugar um homem capaz de serviço. Em caso de falta será a dita quantia aplicada para se haver um homem para seu lugar para o serviço militar.
- §. 3.º Todos aqueles que se ausentarem sem passaporte continuarão a ficar sujeitos às penas que as leis vigentes impõem contra semelhantes infracções.
- §. 4.º Os capitães ou mestres de navios, que tais passageiros receberem ou conduzirem, pagarão por cada um uma multa de 50\$000 réis.
- §. 5.º Os passaportes serão individuais, excepto para marido e mulher, pai, mãe, filhos, e filhas, os quais poderão todos ser compreendidos no mesmo passaporte, mostrando o seu parentesco por certidão do respectivo pároco.
- §. 6.º O custo de cada passaporte será o seguinte:
  - a) Para porto português, situado em qualquer parte do mundo, 200 réis.
  - b) Para porto estrangeiro, situado em qualquer dos mares da Europa, e para a costa setentrional e ocidental de África até 30 graus de latitude setentrional, 1\$000 réis.
  - c) Para quaisquer outros portos do mundo 4\$000 réis.

#### Artigo 2.º

- §. 1.º Considera-se que um navio mercante é destinado a transportar passageiros quando o numero destes for de 30, e daí para cima, além da tripulação designada no registo do mesmo navio.
- §. 2.º Nenhum navio poderá despachar de Portugal e ilhas adjacentes com mais de trinta passageiros destinados para portos estrangeiros, excepto dos seguintes portos: Lisboa, Porto, Viana, Figueira, Setúbal, Faro, Funchal, Ponta Delgada, Angra e Horta.
- §. 3.º Em cada um destes portos haverá um capitão do porto, que será um oficial da armada, o qual terá inspecção especial nos navios que transportarem passageiros, a qual exercerá pessoalmente tanto no porto da sua residência, como em outro qualquer porto da costa, que para este fim o Governo lhe designar.

- §. 4.º Para isto o Governo fará a conveniente divisão de toda à costa marítima.
- §. 5.º Quando o navio com passageiros despachar para porto português poderá o Governo permitir que eles embarquem em outros portos além dos mencionados, mas sempre debaixo da inspecção do respectivo capitão do porto.
- §. 6.º O capitão ou mestre do navio, que sair com passageiros de qualquer outro ponto do território português, pagará a multa de quinhentos mil réis: a autoridade fiscal portuguesa, que lhe der despacho, ou a autoridade civil em território de cuja jurisdição os passageiros embarcarem, pagará a multa de duzentos e cinquenta mil réis, e ficará inabilitada durante três anos de ocupar cargos públicos, ou de receber pelo tesouro nacional qualquer vencimento.
- §. 7.º O navio que conduzir passageiros para país estrangeiro somente receberá despacho para porto onde haja cônsul português, e não vice-cônsul somente. A este Cônsul português serão consignados todos os passageiros; ele será considerado o protector nato dos passageiros a ele consignados; buscará que os passageiros no país em que residir façam contratos em que haja equidade, procurará autenticá-los com a sua assinatura, e fará à diligência para que sejam executadas as promessas pelos mesmos contratos feitas aos passageiros.
- §. 8.º No caso das autoridades do país recusarem que o cônsul exerça esta vigilância benéfica em favor dos ditos passageiros, dará disso parte ao representante de Portugal no mesmo país, e também ao Governo português, e no caso de o dito cônsul continuar a ser privado de tal vigilância, o Governo proibirá por um decreto que se continue a dar despacho a navios com trinta passageiros, e daí para cima, para os portos do Estado a que pertencer o dito porto.

Artigo 3.º Não se dará despacho a navio algum para conduzir passageiros se, sendo português, não for navegado segundo determina o artigo 2.º do decreto de 16 de Janeiro de 1837, e sendo estrangeiro pertença a nação que com a portuguesa tenha tratado, pelo qual os navios portugueses estejam no mesmo pé que os seus próprios navios quanto ao comércio estrangeiro: por cada infracção deste artigo pagará a autoridade superior da alfândega que der o despacho a multa de cem mil réis, e o capitão do porto a multa de cinquenta mil réis.

#### Artigo 4.º

- §. 1.º Nenhum navio mercante que sair dos portos de Portugal e ilhas da Madeira e dos Açores para portos fora da Europa, ou que sair dos outros portos ultramarinos portugueses para portos estrangeiros, poderá fazer viagem levando mais de duas pessoas adultas por cada cinco toneladas da sua arqueação registada, entrando neste número o capitão e a tripulação do navio. Para este fim contar-se-ão cada dois indivíduos menores de catorze anos, ou três indivíduos menores de sete anos, como um só passageiro, e não serão contadas as crianças de menos de um ano.
- §. 2.º Quando o navio tiver mais de uma coberta serão todas as cobertas fixas, e não volantes; e o pé direito entre cada duas cobertas será pelo menos de oito palmos.
- §. 3.º Cada passageiro terá um beliche em que durma, com o comprimento pelo menos de oito palmos, e de largura três.
- §. 4.º Não haverá entre cada duas cobertas mais de duas ordens de beliches, uma sobre a outra; os beliches de baixo deverão estar a um palmo pelo menos acima do sobrado da coberta.
- §. 5.º Os beliches serão sempre colocados na direcção da popa à proa, e nunca de bombordo a estibordo.
- §. 6.º Entre duas linhas fronteiras de beliches haverá pelo menos o espaço desembaraçado de seis palmos para o serviço dos passageiros.

- §. 7.º Qualquer que seja a capacidade do navio haverá sempre um espaço superficial destinado unicamente para uso dos passageiros, o qual não será ocupado por objecto algum, excepto sendo bagagem dos mesmos passageiros. Este espaço, no qual se compreenderá o mencionado nos §§. 3.º e 6.º deste artigo, será para cada passageiro na razão de dez pés quadrados quando o navio não dever navegar entre os trópicos, e de doze pés quadrados quando dever navegar entre os trópicos.
- §. 8.º Pela contravenção ao que dispõem cada um dos §§. deste artigo, pagará o capitão ou mestre do navio a multa de três mil réis por cada passageiro que transportar a bordo.

#### Artigo 5.º

- §. 1.º Além dos mantimentos necessários para a tripulação do navio, para este obter despacho de saída, deverá ter a bordo quantidade suficiente de provisões boas e sãs para os passageiros.
- §. 2.º A aguada será regulada à razão de quinze canadas por semana para cada passageiro, segundo o cálculo estimativo da viagem. A água será pura, e metade pelo menos da quantidade a bordo do navio será contida em tanques ou caixas de ferro; a outra metade poderá ser contida em tanques de ferro ou em pipas boas para este objecto.
- §. 3.º Os mantimentos, quanto à sua quantidade e qualidade, serão calculados, escolhidos, e distribuídos, como se os passageiros a bordo fossem soldados, dando-se uma ração a cada homem adulto, três quartas de ração a cada mulher adulta, e meia ração a cada indivíduo de doze anos para baixo. Declara-se que a bordo não se distribuirá ração alguma de vinho, ou outras bebidas espirituosas; nem será efectuada a sua venda. Pela contravenção desta disposição pagará o capitão ou mestre do navio a multa de cem a duzentos mil réis, segundo a decisão do juiz competente.
- §. 4.º Para que o navio com passageiros possa obter despacho, o capitão do porto passará um certificado ao capitão ou mestre do mesmo navio, pelo qual conste: 1.º que o navio é capaz de navegar com segurança para o porto de seu destino: 2.º que se cumpriram cada uma das disposições desta lei mencionadas no artigo 1.º, §§. 1.º, 2.º e 5.º; artigo 2.º, §§. 1.º e 2.º; artigo 3.º; artigo 4.º, §§. 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 5.º, 6.º e 7.º; artigo 5.º, §§. 1.º, 2.º, 3.º e 4.º; e artigo 9.º, §§. 1.º, 2.º, 3.º e 4.º, segundo a tabela A.
- §. 5.º Deste certificado mandará cópia à Majoria General da Armada. Por este certificado receberá o capitão do porto o emolumento de quinhentos réis.

Artigo 6.º Para o fim desta lei calcular-se-á o tempo das viagens indicado na tabela B.

#### Artigo 7.º

- §. 1.º A autoridade superior da alfândega irá em pessoa, ou mandará um primeiro delegado fazer a vista do navio, e examinará as disposições desta lei são executadas, e neste caso, e a vista do certificado do capitão do porto dará despacho ao navio.
- §. 2.º No caso de o navio não se achar nas circunstâncias determinadas nesta, quanto à aguada, mantimentos, espaço para os passageiros, beliches, ser-lhe-ão negados os despachos para a viagem.
- §. 3.º A autoridade superior da alfândega, e o capitão do porto donde houver saído um navio com a falta de algumas deitas circunstâncias, serão punidos com a multa de cem mil réis cada um, e mais a suspensão do emprego ou posto durante três anos.
- §. 4.º A autoridade superior da alfândega e o capitão do ponto levarão ao conhecimento dos ministros secretários de Estado respectivos, pelas vias competentes, a participação dos navios aos quais se concederam ou denegaram despachos, relação nominal dos passageiros, e mais circunstâncias.

§. 5.º O ministro secretário de Estado respectivo fará publicar na folha oficial do Governo, de tempos a tempos, mapas com os nomes dos navios, sua nacionalidade, tonelagem, lista dos passageiros que conduzem, lugares donde partiram, e para onde foram despachados.

#### Artigo 8.º

- §. 1.º Nem o capitão ou mestre do navio, nem pessoa alguma da tripulação, venderá a bordo comida ou bebida alguma. Todos os dias em que o tempo o permitir mandará o capitão ou mestre cozinhar duas comidas quentes para os passageiros.
- §. 2.º Os passageiros, antes do navio largar do porto em que embarcarem, elegerão de entre si um, que por eles apresente as suas reclamações ou queixas ao capitão ou mestre. E o capitão ou, mestre escreverá o nome do nomeado no seu diário de bordo. Em cada domingo, permitindo-o o tempo, procederão os passageiros à eleição, podendo o mesmo ser reeleito.
- §. 3.º O navio que transportar passageiros levará a bordo dois exemplares desta lei, um dos quais será mostrado pelo capitão ou mestre ao passageiro que o quiser ver; não o mostrando incorrerá em multa desde cinco até vinte mil réis.
- §. 4.º O cônsul português do porto onde chegarem os emigrados, ouvirá sempre aqueles de entre estes, que tiverem sido eleitos pelos passageiros, e do que estes expuserem lavrará um termo, que por ambos será assinado. O mesmo cônsul também ouvirá os mais passageiros que lhe quiserem falar, examinará as queixas que lhe fizerem, procurará remediá-las, dar parte a seus superiores.

Artigo 9.º Quando um navio dever levar passageiros que ocupem uma terça parte da sua lotação registada, para qualquer ponto dos mencionados na tabela do artigo 6.º não se lhe dará passaporte sem que tenha a bordo, e leve efectivamente: 1.º um médico ou cirurgião habilitado a praticar pela sua competente carta de exame; 2.º caixa de botica, com as drogas, medicamentos, e instrumentos de cirurgia necessários para tais viagens, segundo for estabelecido por uma tabela feita pelo conselho de saúde naval, a qual tabela o respectivo capitão deverá levar a bordo. A autoridade sanitária do porto donde sair o navio fica obrigada a verificar à existência da habilitação do facultativo, e dos medicamentos determinados na tabela, e a declarar por escrito à respectiva alfândega o que a tal respeito encontrar a bordo; 3.º um número suficiente de embarcações, para que em caso de sinistro nelas se possa salvar toda a gente que for a bordo; 4.º um fogão e os necessários utensílios de cozinha, e para servir uma comida à totalidade dos passageiros ao mesmo tempo; 5.º três ventiladores ou mangueiras de vento, para renovar o ar entre as cobertas.

#### Artigo 10.º

§. 1.º O capitão do navio fica obrigado a entregar, três dias antes de o despachar, à autoridade superior da alfândega, uma relação por ele assinada e duplicada, em que se declara os nomes, sexo, idade, filiação, naturalidade, profissão, ou ocupação de todos os passageiros que levar, e o nome do porto aonde desembarcar cada um deles, e se cada um mostrou estar ou não sujeito ao recrutamento para o exército: (esta lista será feita segundo o modelo C); e a autoridade superior da alfândega assinará uma duplicada da mesma relação, e a devolverá ao capitão do navio, o qual a deverá apresentar à autoridade superior da alfândega do porto português onde desembarcar qualquer número de passageiros; ou ao cônsul, no caso de se fazer o desembarque em porto estrangeiro. A dita relação será entregue pelo capitão em porto português à autoridade superior da alfândega; e em porto estrangeiro ao cônsul português sob pena de cem mil réis de multa.

- §. 2.º A autoridade superior da alfândega fará afixar esta relação na porta da alfândega, e afixada aí deverá estar até dois dias depois da partida do navio, e será logo mandada publicar pela dita autoridade em algum dos jornais do porto do embarque, caso aí os haja; e não os havendo, em algum dos jornais que se publicarem na mais próxima cidade; e não o fazendo pagarão uma multa de cinquenta mil réis.

Artigo 11.º

- §. 1.º O capitão do navio que não apresentar perante a autoridade que receber a fiança o certificado do cônsul português no porto para onde despachou, de haver ali desembarcado todos os passageiros recebidos a bordo, e não falecidos durante a viagem, perderá todo o dinheiro que depositou como fiança. Perderá metade do dito depósito quando por certificado do mesmo cônsul não justificar que cumpriu as condições ajustadas pelos passageiros.
- §. 2.º Ficam salvos os casos marcados no código comercial, artigos...

Artigo 12.º

No caso que o navio não saia para a sua viagem no dia apuzado no contrato pelo dono, capitão, fretador do navio, ou seu agente, todos os passageiros que se acharem a bordo serão sustentados pelo capitão, da mesma forma que se o navio tivesse largado do porto, e a cada um dos passageiros que por culpa do mesmo capitão não tiver embarcado, pagará duzentos e quarenta réis por dia.

- §. 1.º Se a demora proceder do mau tempo, ou de força maior, não será o capitão obrigado ao que dispõe este artigo.
- §. 2.º Um certificado da existência do mau tempo, ou de força maior, com especificação de qual esta seja, assinado pela autoridade superior da alfândega, e pelo capitão do porto, será o documento necessário para livrar o capitão da obrigação imposta neste artigo.
- §. 3.º Os dois empregados que assinarem o dito certificado mandarão dele cópia às suas respectivas autoridades superiores.

Artigo 13.º No fim da viagem todos os passageiros que chegarem ao lugar do seu destino terão direito, durante as primeiras setenta e duas horas depois da sua chegada, a serem conservados a bordo, mantidos e providos como durante a viagem.

Artigo 14.º

- §. 1.º Logo que o capitão chegar ao porto do seu destino, o cônsul português dará a maior publicidade possível à relação dos passageiros (do modelo D), e avisará que receberá propostas das pessoas que queiram contratar os serviços de cada um dos passageiros, que a ele cônsul tenham declarado que querem fazer tais contratos.
- §. 2.º Nenhum contrato feito por qualquer passageiro, em que se obrigue a qualquer serviço futuro, que pelo mesmo passageiro, ou em seu nome, tenha sido celebrado antes da sua chegada ao porto do seu destino, e antes do cônsul ter visitado o navio, e ouvido as representações dos passageiros, será considerado válido pelo mesmo cônsul, o qual assim o declarará em alta voz perante os passageiros reunidos, logo que chegar ao navio, e entregará aos mesmos passageiros uma declaração escrita, que o mesmo contenha: e de assim o haver feito dará parte ao Governo, e ao representante português no país em que residir. E o mesmo cônsul considerará perfeitamente livre para dispor de si como quiser todo o passageiro que lhe for consignado.
- §. 3.º O cônsul a quem os emigrados forem consignados assinará, ou será presente, às escrituras de serviços por eles contratados e procurará que o primeiro contrato para

serviços de cada emigrado não exceda um ano em duração. E procederá em tudo como protector dos mesmos emigrados.

- § 4.º Se o Governo do país onde desembarcarem os emigrados puser obstáculos às disposições deste artigo, logo que isto conste ao Governo, proibirá que se conceda despacho a navios com emigrados para os portos do Estado em que tais obstáculos forem postos.

Artigo 15.º

- §. 1.º Os passageiros deverão pagar o preço da sua passagem antes de largarem do porto onde embarcarem. O capitão, ou outro qualquer indivíduo fica sem direito a haver deles pagamento algum sob qualquer pretexto no porto em que desembarcarem, ou a retê-los a bordo contra a vontade deles.
- §. 2.º O passageiro que não partir por culpa do capitão do navio ou seu agente, haverá dele a quantia que houver pago mais a quarta parte da mesma quantia.

Artigo 16.º

- § 1.º Por cada infracção que houver a cada uma das disposições dos artigos desta lei, a que nele se não haja marcado pena, pagará o capitão do navio uma multa de vinte a oitenta mil réis, a arbítrio do juiz do lugar em que o dito capitão houver prestado a fiança, perante o qual o mesmo capitão será citado para responder. Este processo será sumário.
- §. 2.º O cônsul português do lugar em que os emigrados desembarcarem será o seu procurador para que sejam indemnizados do que lhes for devido.
- §. 3.º As multas impostas serão cobradas sendo a sua importância deduzida da quantia dada em fiança pelo capitão do navio.

Artigo 17.º Por nenhuma das disposições desta lei se entenderá, destruído ou coarctado o direito que os passageiros ou seus herdeiros ou representantes, possam ter para intentarem acções em juízo contra os donos, capitão ou mestre, ou fretador do navio, pela quebra ou falta de execução dos contratos que com eles houverem feito. O mencionado cônsul procederá neste caso como se determina no artigo precedente.

Artigo 18.º O capitão ou mestre de qualquer navio que pretender transportar passageiros em número de trinta e daí para cima será obrigado a prestar uma fiança de quatro contos de réis perante a autoridade superior da alfândega do porto donde pretender partir.

- §. 1.º Esta fiança responde por qualquer falta de execução das disposições desta lei, e relaxa-se somente depois que o capitão ou mestre, ou o seu representante apresentar à autoridade superior da alfândega que receber a fiança, e ao capitão do porto, um certificado do cônsul português, a quem foram consignados os passageiros, de que foram executadas todas as determinações desta lei e dos contratos especiais feitos entre cada passageiro e o capitão ou mestre do navio.
- §. 2.º Estes contratos serão feitos segundo a forma designada no modelo.
- §. 3.º A autoridade superior da alfândega e o capitão do porto participarão às repartições que lhes forem superiores, o que se passar relativamente a cada fiança.
- §. 4.º O Governo fará publicar na folha oficial, se o navio chegou ou não ao seu destino, se as condições foram ou não executadas.

Artigo 19.º A fiança de que trata o artigo antecedente será de dois contos de réis quando o navio com passageiros despachar para porto português; mas se depois o mesmo

navio houver de seguir viagem para porto estrangeiro, antes de para isso receber despacho prestará outra fiança de dois contos de réis.

- §. 1.º Desembarcando os passageiros em território português a autoridade superior da alfândega dará disso certificado ao capitão ou mestre do navio. E a autoridade civil do lugar depois de ter ouvido os passageiros e o capitão ou mestre, lançará despacho motivado em requerimento deste, de haver o mesmo capitão ou mestre executado as disposições desta lei.
- §. 2.º As duas certidões de que trata este artigo serão os documentos necessários para o capitão ou mestre poder requerer que a fiança que prestou seja levantada.

Artigo 20.º Quando o número de passageiros que conduzir um navio for maior de catorze e menor do que trinta, a fiança para porto estrangeiro será de dois contos de réis, e de um conto de réis quando despachar para porto português.

- §. 1.º As fianças serão respectivamente de metade das quantias designadas neste artigo quando o número dos passageiros for maior do que sete e menor do que quinze.
- §. 2.º Não se exigirá fiança quando o número dos passageiros for menor de que sete. Ficando porém em vigor a seu respeito as disposições desta lei que lhes sejam favoráveis.
- §. 3.º Os passageiros da classe dos que ordinariamente se consideram passageiros da câmara do capitão não são compreendidos nas disposições desta lei.

Artigo 21.º Esta lei será executada nas províncias ultramarinas com as declarações seguintes:

- §. 1.º Os lugares de embarque para portos estrangeiros serão: a vila da Praia da ilha de S. Tiago, S. Tomé, Luanda, Moçambique, e Goa.
- §. 2.º Os lugares de embarque para portos portugueses serão, além dos mencionados no §. 1.º, Damão, Macau e Deli; mais aqueles que forem designados pelo Governador Geral de cada província ultramarina em Conselho do Governo.
- §. 3.º As fianças de que tratam os artigos 18.º, 19.º e 20.º serão de metade da sua respectiva quantia despachando o navio com passageiros para porto português, mas serão sempre prestados na alfândega de algum dos portos nominalmente mencionados nos §§. 1.º e 2.º deste artigo, e não na alfândega do porto da partida do navio quando este porto tenha sido designado somente pelo Governador Geral em conselho.
- §. 4.º Os Governadores das províncias ultramarinas participarão regularmente quanto disser respeito entrada e saída de navios com passageiros nas províncias que governarem.
- §. 5.º Na vila da Praia, em Luanda, Moçambique e Goa haverá capitães de porto como determina o artigo 4.º §.3.º Quanto aos portos ultramarinos onde embarquem passageiros os Governadores Gerais darão as providências para que as funções do capitão do porto sejam exercidas.
- §. 6.º Os Governadores Gerais e o Governador de S. Tomé e Príncipe em conselho, atendendo à situação respectiva dos seus Governos, ordenarão tabelas que substituam a tabela B, artigo 16.º
- §. 7.º Os mesmos Governadores, ouvido o Conselho do Governo, proporão ao Governo as alterações de que esta lei carecer para ser bem executada em seus respectivos Governos. Não poderão com tudo fazer alteração alguma na execução dela sem que para isso sejam autorizados por ordem do Governo.

Artigo 22.º Os produtos dos passaportes dados aos passageiros, e o das multas que não tiverem aplicação particular, entrarão no depósito público, e servirão de fundo para ajudar a emigração para as colónias portuguesas.



Artigo 23.º

- §. 1.º Se um navio que tiver saído de um porto português sem os despachos determinados nesta lei, receber passageiros que para ele embarquem em qualquer ponto da costa portuguesa, for apresado, pagará a multa de quatro contos de réis; metade da qual será para o apresador; e no caso de não ser apresado, ficará sempre o mesmo navio responsável a esta multa, assim como o capitão ou mestre que o comandavam no tempo do embarque dos ditos passageiros, também o dono do mesmo navio, e na falta destes o consignatário do mesmo navio, excepto se este provar que não concorreu para que este crime fosse cometido.
- §. 2.º O Governador Civil e o capitão do porto em cuja jurisdição estiverem os pontos da costa onde tiverem embarcado os passageiros, serão suspensos de suas funções e de seus vencimentos durante seis meses.

Artigo 24.º

- §. 1.º Os comandantes dos navios de guerra portugueses visitarão os navios mercantes portugueses que encontrarem, segundo as instruções que para isso receberem do Governo, e achando que eles transportam passageiros sem despachos necessários os apresarão, e conduzirão a portos portugueses para serem julgados.
- §. 2.º No caso de navegarem com os competentes despachos, se os ditos comandantes dos navios de guerra se convencerem, pelos interrogatórios que ficam autorizados a fazer aos passageiros, e aos indivíduos da tripulação, de que as disposições desta lei não têm sido executadas, conduzirão os mesmos navios com os passageiros a portos portugueses para serem julgados.

Artigo 25.º Fica revogada toda a legislação em contrário.

Sala da Comissão, em 22 de Junho de 1843.

Duque de Palmela.

Conde de Linhares.

Conde de Vila Real.

Sá da Bandeira. (relator).

(*Diário da Câmara dos Pares do Reino* n.º 105, sessão de 22 de Junho de 1843 e *Diário do Governo* n.º 146, de 24 de Junho de 1843)