

1871 N.º 913

Maio

17

P. Pub.º

Acerca do processo que se refere
a uma reclamação feita pelo Cor-
reio Britannico.

Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Snr - Em officio de 27 de dezembro de 1870 expõe
clara e minuciosamente o Director Geral dos Correios e postas
do reino a questão que se levantou entre o correio inglez e o
nosso sobre o porte das correspondencias que forem man-
dadas de Lisboa ou para Lisboa nos vapores da "Pacific
Steam Navigation Company." Esta companhia, legiti-
mamente representada pelos seus agentes em Lisboa, obri-
gou-se a conduzir gratuitamente nos seus barcos as malas
do nosso correio, para gosar as vantagens concedidas pela Lei
de 25 de julho de 1856, como effectivamente gosou desde 1868
até aos primeiros meses do anno corrente. Com a mesma
Companhia fez o correio inglez o contracto de 27 de julho de
1870, e daqui veio a exigencia de serem os vapores da com-
panhia considerados paquetes estabelecidos pelo governo bri-
tannico para os effectos dos artigos 18 e 19 da Convenção pos-
tal de 6 d'abril de 1859, ratificada e confirmada por Carta
Regia de 28 de maio do mesmo anno. A Lei de 27 de desem-
bro de 1870 supprimio as vantagens concedidas pela citada
Lei de 25 de julho de 1856. Parece-me conveniente exami-
nar a questão em tres periodos differentes, e fixar em cada
um os principios juridicos que a devem resolver. O 1.º periodo
comprehende o tempo decorrido desde que a Companhia se
obligou a conduzir gratuitamente as malas do correio portuguez,
em troca das vantagens outorgadas pela Lei de 1856 até a
promulgação da Lei de 27 de Dezembro de 1870. O 2.º com-
preheende o tempo decorrido desde esta Lei até ao momento
de ser resolvido definitivamente o litigio entre a administração
do correio inglez e a nossa. O 3.º comprehenderá o tempo que se
seguir a esta resolução. = 1.º = No 1.º periodo rege evidentemente
o accordo feito em Portugal com a "Pacific Steam Navigation
Company." A Companhia obteve a vantagem de pagar nos

portos portuguezes tão somente os direitos de tonelagem na razão das toneladas de carga que em algum d'elles recebesse, ou para algum d'elles conduzisse. O nosso correio obteve a vantagem de que as suas malas seriam gratuitamente transportadas. Isto constitue uma verdadeira convenção obrigatória para ambas as partes, que só podia ser modificada ou revogada pelos mesmos que a firmaram. O contracto de 27 de julho de 1870 feito pelo Correio inglez com a mesma Companhia, não invalidou nem podia invalidar a convenção portugueza. Nesse contracto ajustou a administração britannica a condução das suas malas, pelo preço convençãoado no artigo 12, isto é, 2 s. 6 d. por cada onça de cartas, 3 d. por cada arratel de jornaes, e 5 d. por arratel de pacotes de livros ou de amostras. Na essencia este contracto não differ do portuguez. Em ambos o objecto e o fim foi a condução das malas do correio. O que os distingue é que a administração inglesa paga directamente e na razão do peso; e a portugueza paga indirectamente com os direitos de tonelagem que deixa de receber. Ambas as administrações tinham direito igual para fazerem os contractos que fizessem. Em ambas havia poder, mas poder independente, para estipularem o que estipularam, cada uma segundo as Leis do seu paiz e para as coisas do seu paiz. Nenhuma nos seus ajustes podia involver a outra; nenhuma estava, nem está autorizada a fazer contractos que obriguem quem nelles não outorge, nem dá mandato para serem feitos, nem vive sobre o imperio das Leis que os legitimam, e do poder que os sanciona. Evidente que no artigo 13 do contracto inglez a administração britannica se obrigou a pagar a Companhia 1 s. por cada onça de cartas que conduzisse de Lisboa para o Rio de Janeiro, para Montevideo ou para Valparaíso, ou de qualquer destes pontos para Lisboa. Mas daqui o que se segue, é que a companhia ficou recebendo duas pagas pelo mesmo serviço: uma em Inglaterra em virtude deste ar-

Final

tigo, outa em Portugal em virtude da isenção que lhe foi concedida nos termos da Lei de 25 de julho de 1856. Este artigo terá em Inglaterra os effeitos que as Leis e o direito desse paiz lhe devem: em Portugal não tem nenhum; e muito menos o de annullar a convenção legitimamente feita, e o de lançar encargos pecuniarios sobre o thesouro portuguez. Tambem do contracto feito em Londres com a Pacific Steam Navigation Company não resulta ficarem sendo paquetes estabelecidos pelo governo britannico os vapores da companhia. Qualquer que seja a traducção da palavra Maintained que se lê no tracto inglez da convenção postal, o sentido do artigo 18 é claro. Existiam, quando se fez a convenção, e ainda hoje existem companhias inglesas de navegação a vapor, largamente subsidiadas pelo seu governo. Uma das compensações do subsidio é a condução gratuita das malas do correio. A Companhia de navegação para o Pacifico não recebe subvenção do governo inglez, e não conduz gratuitamente as malas do seu correio. Esta companhia é uma empresa particular, vivendo dos seus recursos proprios, com a qual o correio britannico ajustou um certo serviço, pagando-lho directamente, e com a qual o correio portuguez ajustou tambem serviço analogo, pagando-lho pelo modo que aos interessados pareceu justo. A respeito das companhias subvencionadas exerce o governo inglez outros direitos; e por isso no artigo 18 da Convenção postal se diz: que „a repartição do correio britannico continuará a transportar por parte da repartição do correio portuguez, por meio dos paquetes estabelecidos pelo governo britannico a correspondencia entre Portugal, e Madeira & C^a, expedida directamente por mar sem passar pelo reino unido..” E ha neste artigo uma clausula que desfaz todas as duvidas sobre a interpretação do seu verdadeiro sentido. Diz o artigo: „em quanto o mesmo governo (o britannico) julgar conveniente conservar esses paquetes” E claro. Trata-se dos paquetes cujo estabelecimento e conservação depende

do governo do reino unido. A Companhia para o Pacifico não está neste caso. Já existia quando se fez o contracto de 27 de julho de 1870, sem ser por acto do governo inglez, e não depende deste para suspender ou terminar as suas carreiras. Não é a remuneração por conduzir as malas do correio que lhe fornece recursos financeiros tão importantes, que a cessação influa poderosamente na sua existencia. Cassim é innegavel: que no artigo 18 da convenção postal o governo inglez contraio a obrigação de fazer transportar pela repartição do seu correio as malas do nosso nos paquetes que mediatamente ou immediatamente delle dependem por causa da subvenção. É tambem incontestavel, que o nosso governo, e a nossa repartição do correio, não ficam inhibida de mandar ou receber malas por quales quer outros vapores, ajustando o modo e a retribuição desse serviço directamente com as respectivas companhias. Finalmente é evidentissimo: que o artigo 18 da convenção postal não se refere, nem comprehende toda e qual quer companhia de navegação que se forme e constitua na Gran-Bretanha, sem subsidio, e com a qual o correio inglez occasionalmente contracte, e á qual directa e restrictamente pague o serviço de conduzir as suas malas, ou seja com o fim de dar maior desenvolvimento a esse serviço, ou com o fim de evitar ou attenuar os effeitos da concorrência que aos seus paquetes fazem os barcos dessas companhias. De todas estas considerações se deduz: 1.º que durante todo o tempo comprehendido no 1.º periodo, as obrigações e os direitos da administração portugueza se determinam e regulam só pela convenção directa e legitimamente feita em 1868 com os representantes da Pacific Steam Navigation Company; 2.º que a administração portugueza não foi outorgante no contracto que o correio inglez fez com a mesma Companhia em julho de 1870, e por isso não tem obrigação de se sujeitar a nenhum

6
dos seus artigos; - 3.º que este contracto não é interpretativo nem declaratorio da convenção postal; - 4.º que o mesmo contracto, feito sem intervenção nem consentimento do governo de Portugal, não pode produzir encargos para o thesouro portuguez, nem equipar os vapores da sobre dita companhia aos paquetes de que falla o artigo 18 da citada convenção; - 5.º que este artigo se refere exclusivamente aos paquetes de companhias subsidiadas pelo governo britannico; - 6.º finalmente que o correio portuguez nada deve pagar ao d'Inglaterra pela correspondencia expedida e recebida neste 1.º periodo, posteriormente a julho de 1870; por que já pagou á Companhia esta condução; e porque se hoje fosse obrigado a pagar segunda vez o mesmo serviço, haveria incontestavel direito a receber o imposto de tonelagem, de que a mesma Companhia durante aquelle tempo foi alliviada. 2.º No 2.º periodo a questão muda d'aspecto, não por causa dos contractos feitos na Gran Bretanha, mas por causa da Lei de 27 de dezembro de 1870. A Lei de 25 de julho de 1856 concedeu ás companhias que se obrigassem a conduzir gratuitamente as malas do correio portuguez, o beneficio de pagarem direitos de tonelagem na razão das toneladas de carga que recebessem n'algum dos portos de Portugal, ou para algum delles transportassem. Foi em troca desta valiosa concessão, que a Pacific Steam Navigation Company em 1868 se obrigou a conduzir gratuitamente as malas do nosso correio. Mas a Lei de 27 de dezembro de 1870 ordena: que os vapores nacionaes ou estrangeiros, que façam o serviço regular e subsidiado de paquetes-correios, paguem 15r. por metro cubico, se fiserem gratuitamente o transporte das malas, e 30r. se este transporte não for gratuito. Se o serviço de paquetes correios não for subsidiado, e vindo os vapores completar o seu carregamento ou tomar passageiros, manda a mesma Lei: que paguem 50r. por metro cubico, ainda que transportem as malas gratuitamente. Sendo as embarcações portuguezas ou estrangeiras, de vela ou a vapor, obriga-

das pelo artigo 2.^o da citada Lei do pagamento da taxa
fixa de 100 r.^l por metro cubico da sua lotação as dis-
posições que acima transcrevi, são um beneficio; mas
já não é o mesmo que a Lei de 1856 concedia; e por
isso a convenção que o nosso correio fez com a compa-
nhia de navegação para o Pacifico Caducou, por que foi
alterada a sua condicao essencial. Nestas circumstan-
cias é indispensavel novo accordo, no qual se deve atten-
der aos direitos de tonelagem que aquella companhia
tiver pago, e por elles conhecer se é ou não subsi-
diada. Neste accordo, porem, ha uma difficuldade.
A Companhia no artigo 13 do contracto que fez com
o correio inglez, ajustou que elle lhe pagaria 1 s.
por cada onça de cartas, que fossem de Lisboa
para o Rio de Janeiro, para Montevideo, ou pa-
ra Valparaíso, ou que de qualquer destes pontos vi-
essem para Lisboa. Por causa deste artigo ou por con-
siderações d'interesse inglez, talvez a Companhia se
recuse a tratar com o nosso correio, e nos force a
tratar com o correio inglez. Se assim succeder, é in-
dispensavel negociar uma convenção, entre as admi-
nistrações dos correios dos dois paizes, para se regular
quanto devemos pagar pelo serviço da condução das
malas no tempo do 2.^o periodo. E parece conve-
niente que o preço não exceda o que já foi fixado
no citado artigo 13 do contracto inglez; por quanto
não é justo que o correio d'Inglaterra pague 1 s. pelo
mesmo serviço porque de nós exige 1 s. e meio. 3.^o A
convenção aconselhada para reger o 2.^o periodo, é pro-
visoria; porque para o futuro é necessario regular
o assumpto definitivamente por accordo dos dois go-
vernos, ou interpretando, ou modificando, ou adicionan-
do a convenção postal, de modo que seja claramente
reconhecido o direito que a administração do correio
portuguez tem de ajustar a condução das suas malas

com quaes quer, empresas, e sejam claramente estabeleci-
das tambem as restricções que este direito deve soffrer por
conveniencia reciproca dos dois paizes, com que encargos,
e com que vantagens. Este é o parecer unanime da Con-
ferencia dos fiscaes da coroa e fazenda = D.^o G. de V. = H.
C. Arvelino

1871 N.º 1697

Maio
19
P. Pub.

Acerca do processo relativo ao Con-
ductor Victor Arimé Bulcort, em-
pregado na Junta Central dos
melhoramentos sanitarios.

Il.^{mo} e Ex.^{mo} Snr. = Visto o parecer da Junta Central dos
melhoramentos sanitarios, e vistos os termos expressos do
contracto, não me parece que haja objecção a ser por mu-
tuo accordo rescindido o contracto feito com o conductor
Victor Arimé Bulcort. Tendo, porem, sido feito o con-
tracto por escriptura publica nas notas do Tabelião Car-
doso, é tambem por escriptura publica, e nas mesmas
notas que a rescisão deve ser convencianada. = D.^o G. de V. =
H. C. Arvelino

19
P. Pub.

N.º 1634

Acerca da sociedade setubalense
de pescaria franciscana.

Il.^{mo} e Ex.^{mo} Snr. = Alguns pescadores pertencem fundar
em Setubal uma associação, denominada "Sociedade Setuba-
lense Franciscana". Cum verdadeiro monte-pio, que por
isso se não rege pelo Decreto de 6 de Novembro de 1830.
Não encontro nos estatutos, que os fundadores elaboraram
e submettem á approvação do governo, clausula opposta á
Lei, ou contraria ao direito, ou impropria da natureza e
indole de taes associações. Por isso entendo que podem ser appro-
vados os mesmos estatutos. = D.^o G. de V. = H. C. Arvelino