

1870
Agosto 13

Nº 31.

Em virtude do Officio do
Ministerio das Obras Publicas
Commercio e Industria acerca
da licença pedida pelo Barão
das Trinsiqueira

V^lmo Ex^{ma} Int^{za}. O Barão da Trinsiqueira propoz ao Governo as condições com que se obrigaria a estabelecer um serviço regular de carruagens para transporte dos passageiros e mercadorias entre o Porto e Leca da Palmeira, partindo da Porta Nobre e passando por Massarelos e pela Fox, sendo o serviço feito por meio d'um caminho de ferro americano, construido sobre parte do leito da estrada publica que já existe entre aquelles pontos. A construção d'um caminho de ferro americano no leito d'uma estrada publica, é a razão por que o proponente se dirigio ao governo. Tere outra. Na condição 4^a pede privilegio exclusivo para a construção e exploração do referido caminho nas linhas indicadas pelo espaço de cincoenta annos. Foi ouvido o chefe da 5^a Divisão de Obras Publicas. Por indicação deste Engenheiro foram ouvidas as Camaras Municipaes do Porto e de Doucas. E por despacho de 28 de julho se mandou passar decreto. Está no processo um documento em forma de decreto com data de 30 de julho, mas não assignado. No dia 8 do corrente mez d'agosto Francisco Maria Corduro de Gourd e Luciano Cordeiro de Gourd requereram ao

Governo que ~~ou~~ ou fizesse sustar o processo sobre
a concessão pedida pelo Barão da Trovisqueira
~~ou~~ ou fizesse baixar novamente à Câmara do
Porto o requerimento do Barão para ser compa-
rado com o dos supplicantes. Não sei se esta
opposição, apesar da sua data, é que sustou o
cumprimento do despacho de 28 de julho. Do
officio de remessa do processo à Procuradoria
Geral da Coroa e Fazenda deprehende-se que o
Governo quer parecer sobre a legalidade e pro-
cedencia da opposição. Examinemos os seus
fundamentos. Por decreto de 28 de
março de 1870 Francisco Maria Cordeiro de
Souza, e Luciano Cordeiro de Souza obtiveram
privilegio por 15 annos d'um systema de
viacão e locomoção carril vicinal e urbana
motor animal, "para transferencia de carga e
passageiros aproveitando se para uma das
bases a do systema de horse tramways que
como é sabido não existe em Portugal
como viacão e locomoção publica, tendo com
tudo os supplicantes por esta parte pensado
em se accordarem com os constructores pri-
viligiados de New-York." Nestes termos
formulam os offoentes o principal funda-
mento do seu direito. Continuam dizen-
do: ~~que~~ que requereram a varias Camaras,
e que a do Porto deu "testemunha das vanta-
gens publicas que poderiam aduir ao conse-
lho, devendo breve ter este negocio uma
solução, para que a empresa possa co-
meçar os seus trabalhos." Postos os funda-
mentos, vejamos qual é a lei. O artº 1º do
Cod. civ. concede o direito de propriedade
por 15 annos: Primeiro - a quem inventa
algum artefacto ou producto material

commerciavel. Segundo — a quem aperfei-
côa e melhora algum artefacto conheci-
do da mesma natureza — Terceiro — a
quem descobre algum meio mais facil e
menos dispendioso de o obter. E o art.
617 diz — que a propriedade exclusiva
é limitada ao objecto especificado, e
nunca poderá tornar-se extensiva a
outros com o pretexto de intima relação
ou conexão. Estes preccitos da lei ci-
vil dizem-nos o que é e ate onde al-
cança o direito dos oppoentes. Elles
não inventaram os carris, nem as car-
ruagens para transporte de passageiros
e mercadorias, nem a força animal
que é motor no seu systema. Ha
muitos annos que temos em Portugal
carris e carruagens e Wagons, que so-
bre elles andam; e ha muito tempo
que temos o caminho de ferro de
S. Martinho puxado a bois. Por
tanto o que os oppoentes provavelmente
fezeram foi um de tres cousas:
— ou aperfeiçoaram e melhoraram
os carris e carruagens usadas e co-
nhecidas — ou descobriram algum
meio mais facil e menos dispendio-
so de obter os carris e carruagens;
— ou descobriram algum systema de
combinações carris, as carruagens e
a força animal modo ate hoje igno-
rado. Digo, provavelmente por
que o enunciado é tão vago e
obscurto, para mim que não sou
technico, que me é impossivel conhe-
cer especificadamente qual é o objecto

privilegiado. O título que os interessados dão ao
seu invento é "Viação civil Vicinal e Urbana".
Seja, porém, o que for, é certo: — que os proprie-
tários do invento têm o direito exclusivo de
produzir ou de fabricar os objectos que constituem
o dito invento, ou em que este se manifesta. No
exercício deste direito por espaço de 15 annos, nin-
guém os pode perturbar nem tocar. Se alguém
fizer esta mal fectoria é responsável civilmen-
te pela reparação dos damnos causados. Cod.
civ. artº 636; e é punido com as penas dos
artº 459 e 460 do Cod. pen. Não se se-
gue d'aqui que ninguém possa empregar
na viação particular ou publica, da parochia
do Município ou do Reino, os carris e car-
ruagens e Wagons ha muitos annos conheci-
dos e usados. Não se segue que nin-
guém mais possa fabricar, nem vender
— que ninguém possa comprar e usar
os carris, as carruagens e Wagons, ha
muitos annos no dominio publico. O que
se segue é que sem authorisação do in-
ventor — ninguém pôde reproduzir, ven-
der, occultar ou introduzir, vindo de fora
do Reino, o objecto da invenção. É para
que este ficasse bem claro e ninguém se illu-
disse sobre os effeitos do privilegio o artº 611
já citado do Cod. civ. diz muito expressamente
— que a propriedade exclusiva e limitada
ao objecto especificado e nunca poderá tor-
nar-se extensiva a outros com o pretexto
de intima relação ou conexão. Conven-
ha ainda fazer uma ponderação de valor na
materia suprita. A concessão do privilegio
o direito exclusivo que se deriva da pro-
priedade do invento nos termos da nossa

8
legislação civil não importa o decretamen-
to do uso abrigatorio da coisa inventada
ou aperfeiçoada, ou do meio descoberto.
Seria absurdo. Seria iniquo. Lixar
a todos aproveitar ou não a descoberta
O que não é livre é deixar a outrem na
sua propriedade: mas esta restricção é
d'ordem social; não offende ninguém
Aqui temos qual é o direito dos oppoen-
tes, o que elle comprehende e os limites
da sua extensão. Vejamos agora a
situação juridica do Governo. Antes
da promulgação do Cod. civ. a Lei que
regia a materia era o Decreto de 31
de dezembro de 1852 o qual, nas suas
disposições comprehendia o processo para
obter patentes de privilegio. A Lei
de 1 de julho de 1861 que approvam aquelle
Codigo revogou no artº 5.º toda a legisla-
ção anterior que recahisse nas materias
que o mesmo Cod. abrange, quer essa Legis-
lação fosse geral quer especial, por con-
sequente ficou revogado o citado Decreto
de 31 de julho de 1852. Não abrangendo,
porem, o Cod. civ. a materia do processo
ordenou o Decreto de 17 de março de 1862
— que o processo administrativo para
a concessão da carta ou patente do privi-
legio, que seria para authenticar o direito
de propriedade dos inventores continue
a regular-se pelas disposições do titulo
2º do referido decreto de 31 de dezembro
de 1852 ate que novos regulamentos de
administração publica regulem este assum-
pto. Ora o artº 15 deste decreto que é o
primeiro do Tit. 2º mandado vigorar, con-

sem o principio regulador das relações do Gover-
no com os privilegiados e como publico. Os
termos do Artigo são os seguintes. "Os patentes
" são um documento que dá autenticidade ás declarações de
" pertencido inventar ou inventor, sem garantir a realidade
" da propriedade, nem merecimento do objecto a que se referem."
E' a theoria do não exame previo. E' incon-
testavelmente a theoria do Cod. civ. nos art.
625 - 632 - 634 - e 638. O Governo con-
cedendo a patente autentica as declarações
feitas por quem se apresentar como inventor.
Colloca-o na condição de gozar da proprie-
dade do seu invento ou descobrimento.
Feito isto, o exercicio deste direito em ques-
tões d'elle emergentes tudo e' regido pela
lei civil e da competencia dos tribunaes
communs. O proprio Governo, concedido
um privilegio, verificando depois que e'
nullo pelas disposições do Cod. civ. art.
632, ha de se quizer rescindir o privilegio
por accão de nullidade intentada por accão
de nullidade intentada pelo ministerio pu-
blico, cit. Cod. art. 634. Por consequencia
o governo com a Alvará de 28 de março
de 1870 passado a favor de Francisco Ma-
ria Cordeiro de Goux e Luciano Cordeiro de
Goux não lhes garantio a realidade, a pri-
oridade nem o merecimento do seu invento
ou descobrimento. Autenticou as declarações
que elles fizeram, - collocou-os nas condições
de gozarem e exercerem os direitos que em
tal caso lhes confere o codigo civil. Segue-se
examinar o que e' e em que consiste a concessão
solicitada pelo Barão de Trousqueria.
O que elle em rigor pede ao Governo e'
" licença para construir um caminho de ferro ame-

8.º
"ricano sobre o leito, digo sobre parte do leito d'estradas
"que são publicas: e quer privilegio de construir e explorar
"esse caminho por cincoenta annos 22. Confrontan-
do as duas formulas, esta e a dos oppo-
nentes, e argumentando pelo que as palavras
soam, decide-se desde logo que a opposição
é infundada. Torque os opposcentes inven-
taram um systema de Viação e locomoção
Carril vicinal e Urbana; e o barão da Tro-
visqueira quer fazer um caminho para
a viação Municipal, porque são muni-
cipaes de primeira classe os caminhos con-
celheiros as estradas do Porto á Foz da
Foz a Leca da Palmeira. Prescinden-
do, porém, desta razão, que alguém pode
acrimar de especiosa, vou oppor as que
que a meu juizo repellem a opposição.

Quinzeiramento:

Os opposcentes, em virtude da sua patente, e
privilegio são proprietarios do artefacto, ou
producto material que inventaram, ou apre-
zeicouaram, e melhoraram, ou do meio e sys-
tema que descobriram. Têm direito ex-
clusivo de produzir ou fabricar os objectos
que constituem invento, ou os objectos em que
o dito invento se manifesta. O objecto es-
pecificado do privilegio se limita a sua
propriedade exclusiva. Ora este objecto
não é a viação vicinal e urbana, propriamente
dita, isto é, a construção de caminhos vizinhos e de
ruas; e a exploração desses caminhos, o uso e transpor-
te por elles e pelas ruas de pessoas e coisas, em quaes
quer vehiculos, por qual quer meio, e de qual quer sys-
tema. Na viação vicinal e urbana, e em toda a
viação publica, podem empregar-se carris, car-
ruagens, e animaes: mas o Estado, os districtos, os

municípios e os particulares não-de empregar os carrões, as carruagens, os carros, os animais que quizerem, não-de fazer os transportes pelo systema que quizerem. O privilegio dos oppoentes não obriga, ninguém absolutamente ninguém, pessoa physica ou moral, a comprar-lhes e a empregar só os objectos do seu invento ou aquelles em que o seu invento se manifesta. Se o privilegio tivesse a extensão que parece lhe querem dar os privilegiados, não seriam inventores; seriam os empreiteiros geraes de todos os caminhos vizinhos pelo seu systema, seriam os recoveiros universaes nesses caminhos. Isto seria um monopolio odioso; — seria impôr a todos os municípios contratadores forçadas, seria sujeitar todas as Camaras ás condições que elles exigissem. O privilegio concedido não é isto, não pode nem pela constituição nem pelas Leis ser isto. Em segundo lugar: No pedido do Barão da Tróvisqueira devemos considerar duas coisas: 1.^a o facto de aproveitar uma parte do leito d'estradas que são publicas para o estabelecimento d'um caminho de ferro americano; 2.^a a construcção e exploração desse caminho empregando um certo material. Quanto á 1.^a — As leis confiaram a construcção, conservação, administração e fiscalização das estradas do Estado, aos districtos e aos municípios. Cada uma destas entidades, na sua esphera respectiva, tem depois do privilegio dos oppoentes os mesmos direitos e obrigações que tinha antes do dito privilegio. O que podiam fazer antes de 28 de Marco de 1870, podem hoje fazer o sem differença, nem alteração, nem modificação. Incontestavel. A concessão pedida pelo Barão da Tróvisqueira depende dos direitos que o Governo tem como administrador das vias publicas, liga-se aos deveres e direitos que o Governo tem como fiscal supremo da viação publica. Por consequente á dita concessão não é obstaculo o privilegio dos oppoentes. — Quanto á 2.^a — Aqui encontramos um direito que é do Governo, e outro que é do concessionario. O Governo tem direito a exigir que a construcção e exploração se faça com segurança das pessoas e das mercadorias. Este direito geral se deriva o particular — de não consentir, na construcção, nem na exploração, material que não satisfaza ás impreteriveis condições de segurança.

mas o Governo não tem direito, na hypothese, a obrigar o concessionario ao emprego e uso de certos e determinados carris, das ou d'outras carruagens, de tal ou tal systema. Esse é o direito do concessionario a que acima me referi. Direito que ella exercerá como lhe aconselharem as suas conveniencias, e como lhe permittirem as finanças da sua empresa. No exercicio destes direitos, nem o Governo nem o concessionario, são embarçados pelo privilegio dos opposantes. Pode no entanto haver collisão deste direito do concessionario com o dos privilegiados; mas só na hypothese do concessionario reproduzir, sem authorisação dos encartados no privilegio, o objecto da invenção, ou o vender, ou occultar ou introduzir, de proposito deliberado, obra desta especie fabricada fóra do Reino. Mas tais factos são materia para uma acção civil ou criminal. Não são da competencia do Governo. São eventualidades que, no estado do processo, não podem invocar-se como razão legitima para negar a concessão administrativa solicitada. Do ponderado deduzo: que o Governo concedendo o que pede o Barão da Tróvisqueira, não offende a patente ou privilegio authenticado a pedido de Francisco Maria Cordeiro de Sousa e Luciano Cordeiro de Sousa; e por isso que a sua opposição deve ser desattendida. Não aprecio a concessão no que ella pode ter de vantajosa ou prejudicial á viação ordinaria e transito publico. Também não discuto o projecto de Decreto. Viço que o Governo não concedeu o privilegio da construcção e exploração. En'essa recusa respeitou a Lei e os principios. Mas heio no artigo 5.º do projecto que são consideradas d'utilidade publica as expropriações dos terrenos necessarios para o caminho tracado pelo Barão da Tróvisqueira: e isto excede as faculdades do Poder executivo. A Lei de 17 de Setembro de 1857 declara d'utilidade publica as expropriações necessarias para obras autorizadas pelo poder legislativo. = D. G. V. = A. C. Arvelino