

1885 CT. 350
 Charge
 30
 M^a

Em que a Grumete
 Augusto Guilherme dos
 Reis pede perdão. —

Senhor. — Pelo crime de deserção
 agravada foi condenado o
 Men Augusto Guilherme dos Reis,
 Grumete de 2.ª Classe, N.º 1075 de
 Matrícula e 35 da 4.ª Companhia
 do Corpo de marinheiros da
 Armada Real, na pena de
 4 annos de deportação militar.
 A sentença é de 3 d'outubro de 1884.

Em vista da sentença e do mau
 comportamento do Reu, segundo
 consta do registo disciplinar,
 não é este digno da Clemência
 de Vossa Magestade. —

Deus fide. — M. Avelino.

11
 Abril
 16
 Off. pas

CT. 18-40 e 363

Reclamação de João
 Caspar Harkort acerca
 do estabelecimento
 de barcas de passagem
 no rio Douro, na Regoa,
 próximo da ponte.

M. e G. Senr. — Por termo de 4 de Janeiro
 de 1869 foi adjudicada a S.ª M.ª do
 Reu, em concurso publico, a construção
 por empreitada, da ponte sobre o rio
 Douro, na Regoa, com as condições e
 preceitos do programma de 3 de novembro
 do dito anno, e segundo as clausulas e
 condições geraes d'empreitadas de 8 de

março de 1861. Precedendo aucto-
rizaç^{ão} do governo, foi esta suppre-
tada transferida para Johann Caspar Har-
kort, com as mesmas obrigações e
direitos, por termo de 4 d'outubro
do referido anno de 1869. —

Construida e examinada a ponte,
foi recebida e aberta ao tráfego publico
pela Portaria de 19 de dezembro de 1872.

No art. 25 do programma obrigou-se o
governo a pagar o custo da ponte: —

1.^o — Com o producto da portagem que,
nos termos da lei de 22 de julho de 1850 e
tabela N.^o 2, o adjudicatario poderá co-
brar por espaço de 75 annos, contados do
dia em que a ponte fosse aberta a cir-
culação publica; — 2.^o — Com a quantia
que resultar da licitação, a qual, segundo
mostra o termo d'adjudicação foi de
88: 900\$000 reis. —

A concessão da portagem pode ser re-
mada 25 annos depois de ter começado
a sua cobrança (Progr. art. 29). —

Com a data de 23 de setembro de 1884 di-
rigiu Harkort uma representação ao
governo reclamando contra o estabeleci-
mento de barcas no rio Douro, que dis-
taria da ponte menos d'uma legua
e daria passagem a homens e outros ani-
maes e a carros de todas as espécies,
com prejuizo do rendimento das por-
tagens a que tem direito pelas con-
dições do seu contracto. —

Sobre esta representação desde esta
Procuradoria Geral no parecer de 10

de dezembro de 1884, que não podia
conduzir sem cunstar oficialmente:

1.^o Se no rio Douro havia barcas
comunicando as duas margens
nos dois concelhos da Regoa e Lamego;

2.^o A que distancia da ponte, assim
a montante como a jusante, fa-
riam essas barcas o serviço de passagem;

3.^o Que individuo sociedade ou
comprouta, ou Camara Municipi-
pal estabeleceu essas barcas,
quando e com que auctorisação.

Cabidas estas informações, consta
das respostas officiaes o seguinte:
A montante, e distante 5 k. da
ponte ha a barca de Baganste, que
é administrada do concelho de
Lamego diz ser propriedade parti-
cular do Conde da quinta de Baganste.
e a barca de Cove Hinhas, dis-
tante 5 k. da ponte e pertencendo ás Camaras
Municipaes da Regoa e de Armamar.
A jusante e distante 10 k. da ponte
ha a barca de Motêdo, que pertence ás
Camaras Municipaes de Lamego e
de Mesão Frio; - a barca de Carvao
distando de 5 kilometros, pertencendo
às Camaras Municipaes
de Lamego e da Regoa; e ha na
Coes da Regoa cinco barcas, as quaes
foram estabelecidas por 5 individuos
sem auctorisação nem contrato, foram
o serviço de passagem em proveito
de seus donos desde 2 de setembro de 1883
e distam da ponte, segundo diz a

Câmara Municipal da Regoa, 500 me-
tros, e no dizer do Administrador do
concelho 1.500 metros. —

Estabelecidos os factos, vejamos se
tem fundamento e se procede a recla-
mação da empresa Hear & Co. —

Até dezembro de 1872 a passagem
do rio Douro na Regoa era feita em
barcas do dominio e na administra-
ção do Estado, não só por direito antigo
como por ser o unico modo de ligar
n'aquelle ponto a estrada de 1.ª classe
ou de 1.ª ordem, que de Viseu segue
por S. Pedro do Sul e Lamego até Villa Real.

Construida a ponte da Regoa e abe-
rta a circulação publica, cessou a ne-
cessidade da barca de passagem. Não
foi esta, porém, supprimida só
pela razão de ser desnecessaria. —

O contracto com o empreiteiro
da ponte obrigou - ao governo a
pagar aquella construção uma quan-
tia certa de 88,900,000 \$ e com o pro-
ducto das portagens durante 75 annos.

Constituindo as portagens, por virtu-
de d'esta estipulação parte integrante
do preço da empreitada, é para mim
indubitavel que o governo implicita-
mente se obrigou, sob pena d'indemni-
zação: — 1.ª - a manter na ponte da Regoa,
sem alteração nem modificação, a
tabela N.º 2 da lei de 22 de julho de 1850,
por espaço de 75 annos; — 2.ª - a impe-
dir, nos termos das leis, e na esphera das
suas attribuições pelos meios legais, que

qualquer individuo, sociedade ~~compr~~
nhia, ou corporação administrativa
estabeleça barcas na Bezoa, onde se faz
o serviço de passagem no rio Dourado
mediante remuneração, em pre-
juizo do transito pela ponte e do
seu rendimento. —

Refiro-me aqui ás leis de 29 de maio
de 1843 e de 22 de junho de 1850.

A lei de 1843 mandou: — que as bar-
cas de passagem que não fossem com-
prehendidas no systema geral de com-
munições internas, a cargo da
inspecção geral das obras publicas
ficassem pertencendo ás municipa-
lidades, dentro de cujos limites se acha-
rem estabelecidas. E' o preceito do art. 1.º

Não é occasião, nem julgo necessario
para o assumpto d'esta consulta,
analysar a lei, expôr o seu verdadeiro
sentido e indicar os seus effectos,
relativamente ao exercicio da indus-
tria de estabelecer e explorar barcas
de passagem nas correntes navegaveis
ou fluctuaveis, publicas ou communes.

Para o meu proposito basta con-
gnar: — que em virtude do citado preceito
estas barcas, em geral, foram divididas
em duas classes: Uma composta das
barcas comprehendidas no systema
geral de communicações internas
a cargo do governo; Outra composta das
barcas que não fazem parte d'este systema.
As primeiras pertencem ao Estado
e por elle são estabelecidas e adminis-

tradas directamente, ou por concessiona-
rios ou arrematantes. As seguintes per-
tencem aos municipios, dentro de cujos
limites forem estabelecidas, e sao ad-
ministradas pelas respectivas Cama-
ras, directa ou indirectamente.
Citada Lei de 27 de maio de 1843, art. 1.º e 2.º, §§.

D'este direito, que alguns juristas con-
sultos chamam exclusivo ou monopolio,
exceptuou a mesma lei: —

1.º As pessoas que tiverem barcos de
e queiram passar no mesmo, com
suas familias ou gado (art. 2.º § 3.º infim);
2.º — As barcas possuidas por parti-
culares e havidas por legitimo titulo
oneroso ou por qualquer outro que,
conforme ao direito em vigor consti-
tua legitimamente propriedade par-
ticular; — e aquellas, cuja construcção gra-
tuita se achasse na data da lei ge-
rantida ao publico. —

Segundo dispõe o art. 12 da lei de 22 de
julho de 1850, as barcas que se acharem
estabelecidas, ou de futuro se estabelecerem
para passagem dos rios no ponto em que
elles cortam as estradas, ou a meno de
meia legua a montante ou a jusante
d'esses pontos, são consideradas como
fazendo parte das mesmas estradas.
O direito de passagem nao pode ser de-
duzido do direito de portagem fixado
na respectiva tabella. E' destinado
principalmente para reparo e reno-
vação das barcas. e, havendo sobra,
applica-se a conservação das estradas.

antiguas. Pelo art. 13 e o governo
 me é torcido a arre-matar em hasta
 publica os rendimentos das barcas,
 portagens, e barcas, não pertencentes
 a engheras, quando não julgue pre-
 ferivel conservar-as, por conta do Estado.

Devo tambem citar a Portaria
 de 22 d'abril de 1862, indeferindo em
 uma representacao em que o Rev.^{to}
 Arcebispo primaz de Braga se que-
 rava da Camara Municipal de
 S. Joao da Pesqueira, que supoliara e
 turbava a posse em que a mytra
 estava de lancar barcas de passagem
 em alguns pontos do rio Douro, con-
 firmantes com aquelle conceito e
 com o d'illijio. Nesta Portaria cam-
 -se as seguintes periodos:

— " O direito exclusivo de lancar
 " barcas de passagem sobre os rios na-
 " vegaveis, como um direito real,
 " phrase da O.D. L. 2: tit. 26, e do
 " Regimento do Tombo de 1727, ca-
 " pitulo pela promulgacao do decre-
 " to de 15 d'agosto de 1832, e especial-
 " mente pela lei de 22 de junho de 1840,
 " substituido apenas em favor das
 " Camaras Municipaes, por effeito
 " da lei de 29 de maio de 1853, e em
 " exclusao de qualquer outra pessoa
 " ou corporacao; d'onde vem que
 " nao pode o governo tomar provi-
 " dencias para manter o uso d'um de-
 " reito que as leis nao só não reconhecem
 " mas mui positivamente reprovam.

"O art. 5.º da lei de 29 de maio de 1843
"não favorece a pretensão do Rev. Decretis-
"mo, porque, de esse artigo da lei sa-
"e, tanto a propriedade das barcas de
"passagem pertencentes aos particulares,
"e havidas por título oneroso de outro,
"conforme ao direito em vigor, não
"manteve o exclusivo em favor de
"alguém, nem o direito de exigir
"portagens; de modo que por esse
"artigo, quando muito, poderia a
"Mythra conservar a sua barca
"sem poder impelir a da Camara -"

Citei esta Portaria e transcre-
vi os seus períodos principais,
não porque aceitei toda a sua
doutrina, mas para notar como
o governo interpretou e applicou
a lei de 1843, na hypothese de barcas
proximas e administradas por
títulos anteriores a' mesma lei.

Na minha opinião é incontestavel
que pela lei de 29 de maio de 1843 e pela
de 22 de julho de 1850, art.º 12 e 13, as barcas
estabelecidas para passagem dos rios nos
pontos em que estes cortam as estradas,
ou a menos de 2500 metros (meia legua)
a montante ou a jusante d'esses
pontos, fazem parte das mesmas extra-
das e devem considerar-se como conti-
nuações d'ellas; pertencem a' adminis-
tração do Estado; e o producto dos direitos
de passagem é rendimento publico
com applicação legal ao reparo e renova-
ção das barcas, e a conservação das estradas.

Por, isto ninguém pode nesses pontos ter barcas, de passagem para serviço publico remunerado, salvo por concessão do Estado, ou por contracto com o Estado, e salvo o caso exceptuado na lei de 29 de maio de 1843.

Construida uma ponte e estabelecida a ligação permanente e segura das estradas no ponto em que eram cortadas pelo rio, cessa a necessidade e a obrigação do serviço feito pelas barcas. O publico, que era obrigado a respeitar o direito do Estado, quando o transito se fazia nas barcas, continua sendo igualmente obrigado a respeitar esse direito, quando o transito é feito pela ponte.

As pontes fazem parte das estradas como as barcas faziam. O systema de ligação mudou; mas o direito é o mesmo. Um e n'outro caso, em um e outro systema, o publico paga o que a lei manda pagar; e o governo, directa ou indirectamente, administra, recebe e applica, conforme a lei ou o contracto, o preço da passagem.

Descendo d'estas considerações geraes a' hypothese do processo, mostram os documentos: que a estrada, que de Leão do Sul segue por Lamego para Villa Real era cortada no sitio da Segoa pelo

rio Douro; que n'esse ponto havia
uma barca de passagem do Domí-
nio do Estado e administrada pelo
governo, communicando as duas
margens e ligando as duas porções
d'aquella estrada; - que se construiu
no mesmo sitio da Regoa uma ponte
que ligou a mesma estrada; - que
n'essa ponte se cobram os direitos de
portagem fixados na Tabela N.º 2 an-
nexa á Lei de 22 de Junho de 1850; - que o
produto d'estes direitos durante 75
annos foram adjudicados ao emprei-
teiro Har Kort, como parte integran-
te e complementar do preço da em-
preitada; - que a barca do Estado foi
supprimida e cessou logo que a ponte
foi aberta ao tráfego publico e Har
Kort começou a cobrar os direitos
de portagem. — Encontra mais
o processo que cinco individuos
estabeleceram cinco barcas de
passagem na Regoa, fazendo o
serviço de passagem mediante re-
tribuição; - e que esses individuos, para
o exercicio d'aquella industria, não
foram autorizados, nem pelo governo
nem pela Camara Municipal, e
que fazem este serviço e cobram o
preço da passagem desde 2 de setembro
de 1883, a menos de 2500 metros ou
meia legua a jusante da ponte.

A ponte foi aberta ao publico em
dezembro de 1872. Portanto o estabele-
cimento dos cinco barcas, nem é

anterior á lei de 29 de maio de 1843,
nem ao contracto d'empresaria
para a construcção da ponte.

Tambem os proprietarios d'estas
cinco barcas não aproveita nem
uma das excepções consignadas na
citada lei de 1843. —

Durante o periodo em que a passa-
gem do Douro na Beza era feita na
barca do governo, nenhuma outra
fazia esse serviço e nenhuma o
podia legitimamente fazer n'a
quelle ponto, nem até 2500 metros
(meia legua) de distancia a jusante
e a montante do mesmo ponto
(Lei 2 de julho de 1850, art. 12). —

A mesma prohibição, ou a mes-
ma restricção subsiste hoje e
subsistirá em quanto o transitto
fôr sujeito a direitos de portagem
direitos que têm a natureza de
imposto e constituam tributo
do Estado, que ninguém pode fraudar.

E' verdade que a todos, individual
ou collectivamente, é lícito usar
das coisas do dominio publico,
mas com as restricções das leis
ou dos regulamentos administrativos,
do código civil (art. 380). —

E quanto á industria das barcas
de passagem, o seu exercicio é
restringido pela lei de 29 de maio
de 1843 e pela lei de 22 de julho
de 1850. E não devida affirmar
que o restringe tambem a

Contracto feito para a construcção da ponte da Regoa, no que respeita á passagem do Rio Douro no mesmo sitio. Porque esse contracto, como todos que o Estado faz, foi outorgado em virtude das leis da viação publica, em beneficio commun de todos, a todos obriga e todos o devem respeitar e cumprir.

E não se pode negar que a existência das cinco barcas de passagem na Regoa a 500 ou a 1.500 metros da ponte é uma violação do Contracto, porque desvia o transitto da ponte e diminui os rendimentos das portagens, que é parte importante do preço que o Estado se obrigou a pagar e com que o Empreiteiro conta nos seus calculos. —

O Estado não garante um rendimento certo; mas garante implicitamente que o rendimento das portagens não seria depreciado por factos contrarios ás leis e ao direito, ou fossem praticados pelas suas autoridades, ou por corporações administrativas ou por individuos particulares. — Do que fica exposto e ponderado concluo: — que o governo deve prohibir o estabelecimento de barcas de passagem no Rio Douro que distem da ponte da Regoa, se juremte ou a montante, menos de 2500 metros (meia legoa); e que devem ser definitivamente intimados os donos das barcas que no sitio da Regoa fa-

bem o serviço de passagem, para
 não continuarem fazendo esse
 serviço, sob pena de procedimento
 judicial. — Entendo também
 que o Governo deve recomendar
 ás auctoridades administrativas,
 do Concelho do Porto da Regoa e do
 Concelho de Lamego que não con-
 sintam o estabelecimento de barcas
 de passagem, seja na margem di-
 reita, seja na esquerda, que estejam
 da ponte da Regoa menos de 2.500
 metros. —

Et respeito das barcas que servem
 para a passagem do Douro no tho-
 lido, no Carnalho, em Bagança
 e em Covilhã nada tem o
 Governo que providenciar, por
 que ficam a 4 Kilometros e a mais
 de 4 Kilometros da ponte. —

E' este o meu parecer, com o
 qual se conformou unanimemente
 a Conferencia das Fideias Superiores
 da Coroa e Fazenda. —

Deus guarde... M. do Carmo

1885
 Abril
 20
 das 8.

CV. 198

Em que a Companhia con-
 cessionaria do Porto de Leixões
 pede o reembolso do preço
 da expropriação das Pedrei-
 ras de S. Gens. —

A mesma
 M. e W. Soc. — O contracto d'expro-
 priação amigavel pode fazer-se por
 escriptura publica por auto de con-