

T

S

Sala 6  
Est. 13  
Tab. 4  
N.º 21





NV.- N'

2776

Est. Tab. N.º

# DOCUMENTOS

RELATIVOS

## À NAVEGAÇÃO DO RIO TÉJO

E

EXAME DAS DIVERSAS PROPOSTAS

APRESENTADAS PARA ESTE FIM

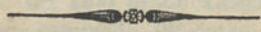
**AO GOVERNO**

DE

### SUA Magestade Fidelíssima.



RC  
MUCT  
62  
CAS



827

POR

D. MANOEL BERMUDEZ DE CASTRO.

827

**LISBOA**

NA IMPRENSA NACIONAL.

1845.

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO NACIONAL  
MUSEU NACIONAL DA CIÊNCIA  
E DA TÉCNICA



Nejog4 = N.º. 827

DOCUMENTOS

RELATIVOS

A NAVEGAÇÃO DO RIO TIHO

EXAME DAS DIVERSAS PROPOSTAS

APRESENTADAS PARA SEU FIM

AO GOVERNO

SUA MAJESTADE FIDELÍSSIMA

D. MANOEL FERREZ DE CASTRO

LISBOA

NA IMPRESSA NACIONAL

1818.

REPUBLICA DE PORTUGAL  
MINISTERIO DA MARINHA  
BIBLIOTECA NACIONAL DE LISBOA  
C. DA TECHNICA

## PROLOGO.

**A** DISCUSSÃO das questões em que directamente se tracta de adiantamentos e melhoras materiaes é sem dúvida alguma a que mais occupa os entendimentos neste seculo. Nem ha outras questões em que tão necessaria e proveitosa seja a discussão. Por isso ao apresentar o projecto de condições que se publicou no Diario do Governo N.º 240 não tratei sómente de projectar uma Empreza vasta, mas quiz tambem submeter ao debate do publico uma questão de gravissima e transcendente importancia.

Os Periodicos Portuguezes tem fallado da minha proposta para a navegação do Téjo desde Lisboa até Aranjuez e ao mesmo tempo se tem occupado de outra por meio da qual se intenta tornar o Téjo navegavel tão sómente até á fronteira de Hespanha. Não serei eu quem negue á imprensa o direito de discutir sobre um assumpto de tanto pêso; não obstante estou mui longe de dar outra extensão á authoridade dos periodicos do que aquella que lhe compete. Já lá vai o tempo em que as sentenças adquiriam valor pelo méro facto de serem publicadas em letra redonda. Uma opinião impressa não é hoje mais do que uma opinião; aquelle que a emitta é um homem como os demais, sujeito aos erros e tambem ás fraquezas e paixões da humanidade; em summa, um periodiqueiro author de um artigo de periodico tem intereses pessoaes, preoccupações de partido nem mais nem menos do que outro qualquer que não seja periodiqueiro. Nestes tempos de livre exame, de livre discussão em que a authoridade não é argumento absoluto, em que sómente domina a razão, não julgo eu que a authoridade de um periodico valha mais que outras muitas e mais antigas autho-

#### IV

ridades cujo valor se nega com justiça quando a luz clarissima do raciocinio as não apoia.

Quer isto dizer que os juizos emittidos pela imprensa de Lisboa sobre minhas propostas não são, a meu entender, infalliveis, e por tanto não devem ser tidas por impossiveis de appellação. Um periodico é o órgão da opinião de seus redactores e nada mais; um periodico tem pois o direito de ser ouvido; porém não o de se considerar juiz arbitraria e exclusivamente de motu proprio, por que assim satisfaz a seus desejos, a suas sympathias, a suas amizades, talvez ao pensamento reservado que defende.

Agora bem, se as asserções mais ou menos apaixonadas de algum periodico não são, como disse, infalliveis, se do juizo do periodiqueiro se póde appellar perante a razão, claro é que eu tenho direito a apresentar-me nesse tribunal supremo e a defender minhas propostas, não já contra ataques poderosos nos quaes domina o racioninio e resplandece a analyse, mas contra indicações maliciosas e contra prevenções em que nem sempre se tem observado a calma com que devem tractar-se estes negocios.

Appello pois de quanto se ha dito contra minhas propostas para o juizo maduro de todos os homens imparciaes. Não lhes peço favor nem indulgencia; peço-lhes justiça; severa, imparcial e inflexivel justiça. A todos os que tenham idéas do que são melhoras materiaes, questões de industria, commercio e navegação submetto a volumosa collecção relativa á do Têjo tal e como eu creio que póde e deve fazer-se.

Nesta publicação achará o leitor as propostas do Sr. Sá Nogueira, as que eu apresentei e a exposição em que as apoio, a memoria escripta para as desenvolver, os artigos publicados nos periodicos em diferentes e contrarios sentidos, as observações a que hão dado logar, em fim tudo o que tanto em pró como em contra de meu projecto se tem dito, por ordem chronologica e com a clareza possivel.

Cheio de confiança em minhas razões não ha argumento, não ha ataque dos que contra meu projecto se tem enderessado que não tenha julgado do meu dever reproduzir e a que não tenha, segundo o meu dictame, respondido cabalmente. Tão sómente tenho deixado de responder ás declamações com que por

alguns se tem querido embrulhar um negocio cuja discussão exige, mais do que a de outro algum, a applicação tranquilla e austêra da analyse.

Quando se tem qualificado de estrangeiro o meu projecto, quando se tem procurado suscitar contra elle antigas e esquecidas antipathias nacionaes, quando se tem supposto receios de conquista que os interesses geraes da Europa não consente, quando se tem invocado, com visivel affectação, escrupulosos sentimentos de independencia nacional que ninguem tem deixado de respeitar e que minha Empreza de modo algum vulnera, claro é que minhas respostas deviam ser breves, porque para certas asserções a melhor refutação é o absurdo que em si envolvem.

Desde quando é estrangeiro ou nacional um projecto de Empreza cujo capital se divide em açções que todos os homens, seja qual fór a Nação a que pertençam, podem adquirir?

Desde quando se ha avaliado a utilidade ou desvantagem de um pensamento de melhoramento material, tendo em conta as esquecidas antipathias de tempos antigos?

Como é possivel nem verosimil se quer neste seculo a preponderancia que alguns affectam temer da parte de Hespanha?

Não sabem aquelles que recorrem a taes receios para combater a navegação geral do Téjo, que a commuidade de interesses, que o augmento da riqueza, que a frequente e mutua communicação, que o commercio e a industria em fim ligam de tal maneira aos Paizes e criam relações taes que a menor sombra de guerra é tida como uma terrivel calamidade contra a qual se levantam poderosas a opinião e o voto de todos os que prosperam á sombra da paz e gozam de seus beneficios?

Não vêem a França e a Inglaterra, menos unidas do que o podem estar Portugal e Hespanha, commover-se, consternar-se ao menor indicio de rompimento? E qual é a causa de que assim se assustem Nações tão poderosas? Sobresaltam-se daquella maneira porque o dia em que rebentar a guerra entre ellas, serão interrompidas as relações moraes e materiaes que as unem; porque neste dia a ruina de milhares de familias consumará a ruina do Estado; em uma palavra porque já se

não procuram as conquistas materiaes como n'outras épocas, mas sim as do entendimento e as do trabalho. Inventam-se industrias e manufacturas, procuram-se mercados em que se dê sahida a seus productos, caminhos que os conduzam com facilidade a todas as Comarcas da terra, e aonde existe um povo consumidor e rico, eis-ahi uma conquista que se faz não pela força de armas, porém pelo poder do entendimento e do trabalho humano que formam hoje a verdadeira força e riqueza das Nações.

Agora pois supponha-se que essas relações não existem, supponha-se que as Nações permanecem encerradas, isoladas, ignorando umas o que as outras são, alimentando cuidadosamente em escuridão solitaria seus odios e ressentimentos; supponha-se que as communicações, o troco de idéas e de productos são quasi impossiveis, então sim que a guerra é facil, então sim que póde haver collisão; porque então não se sentem em tamanho grão as calamidades que um rompimento acarreta, porque então não ha essa massa de interesses que formam a junção do voto geral a cujo imperio não podem os Governos deixar de submetter-se.

Longe pois de facilitar, como alguns acreditam, essa imaginada conquista a que tanto medo se tem, a navegação do Têjo será um meio seguro de a fazer mais impossivel, se já o não é bastante pela actual organização da Europa e pela situação especial das duas Nações peninsulares.

Pois bem, se a conquista, se a guerra são e serão cada vez mais impossiveis; se a independencia de Portugal não padece nem póde padecer com o abrir suas communicações com Hespanha, se a qualificação de estrangeira vem a ser inapplicavel ao meu projecto pelo que já antes tenho dito, é claro que o debate sobre minhas propostas deve limitar-se ás considerações politicas que se deduzem do estado de verdadeira paz em que se acham ambos os Paizes, e aos argumentos de economia, deixando a cargo dos Governos de uma e outra Nação o cuidado de estabelecer, não de impossibilitar, as relações a que não poderia deixar de dar origem a realização de uma idéa tão grande como aquella da navegação do Têjo.

Tal é, a meu entender, o verdadeiro ponto de vista desta questão. Assim deve, no meu conceito, ser considerada; assim

a verão, segundo espero, todos os Portuguezes que se interessam no bem estar de sua Patria. Não é possível que os manufactureiros, os agricultores, os capitalistas, os negociantes, os homens de sciencia que em grande numero e de notavel illustração Portugal encerra, desconheçam a força das minhas razões, que são as mesmas acceitas como concludentes em outros Reinos que se acham em situação semelhante e que cultivam relações analogas ás deste Paiz.

Os principios amplos e liberaes que hoje predominam no campo da economia politica, as reiteradas experiencias que da applicação destes principios tem resultado, não creio eu que virão a perder-se nesta terra, patria illustre de tantos homens grandes cujos afoutos descobrimentos e trabalhos são todavia o assombro da civilização moderna.

Esta esperanza é a que me anima a submeter á consideração do publico o meu pensamento, não na fórma incompleta em que os interessados em que elle não vá a effeito o tem querido suppôr, mas sim acompanhando-o de todos os documentos que podem esclarece-lo e apoia-lo. Desejo que os homens de juizo de todas as classes da Sociedade leiam este escripto com detenção, sem estarem prevenidos, com imparcialidade: quero ser julgado, porém antes peço com instancia ser lido.

As elevadas Personagens que compoem o Governo deste Paiz, aos Nobres Pares do Reino, aos Senhores Deputados, aos Altos Funcionarios da Administração, ás illustrações sociaes de todas as classes, áquelles que nas Provincias obtem merecida influencia pelo seu saber, pela sua riqueza, por sua representação, pelos cargos que devem aos votos de seus concidadãos dirijo esta compillação de quanto se tem dito relativamente ao meu projecto sobre a navegação do Téjo. Cheio de confiança na utilidade do meu pensamento responderei pausadamente a todas as refutações que contra elle se dirijam, sempre que venham expostas com dignidade e delicadeza, como cumpre aos que, guiados pela convicção, promovem a discussão e sabem, respeitando os outros, fazerem-se respeitados a si mesmos. É um duello de razões que eu provooco sobre um assumpto da maior importancia; duello em que, depois do combate, tanto o vencedor como o vencido terão pelo menos a gloria de haver

### VIII

estabelecido e talvez resolvido nobre e pacificamente questões de summo interesse para dous Paizes que a natureza dotou com generosidade prodigiosa, e cujas riquezas não sabemos a que ponto poderão chegar quando o impulso do trabalho e o poder das sciencias fisicas applicadas por administrações intelligentes e activas procurem directamente seu augmento.

Lisboa, 31 de Janeiro de 1845.

*Manoel Bermudez de Castro.*

# PROPOSIÇÕES

## FEITAS AO GOVERNO

DE

# SUA MAGESTADE FIDELÍSSIMA

PELO SENHOR

D. MANOEL BERMUDEZ DE CASTRO.

---

**H**AVENDO *D. Manoel Bermudez de Castro*, representante de uma Empresa Hespanhola, apresentado á approvação do Governo de Sua Magestade Fidelíssima um projecto de Contracto, para tornar navegavel o *Rio Téjo*, desde Lisboa até á fronteira de Hespanha, faz-se, por este meio, publico o dito projecto, a fim de que quaesquer pessoas, Associações, ou Companhias, Nacionaes, ou Estrangeiras, que sob condições mais vantajosas para este Paiz, do que as apresentadas no mesmo projecto, pertendam emprehender o melhoramento do *Téjo*, hajam de dirigir as suas Propostas a esta Secretaria d'Estado, dentro do prazo de sessenta dias, a contar da data deste annuncio.

Secretaria d'Estado dos Negocios do Reino, em 9 de Outubro de 1844.

---

TRADUÇÃO.

**E**x.<sup>mo</sup> Sr. = *D. Manoel Bermudez de Castro*, com o devido respeito expõe a V. Ex.<sup>a</sup>: que na data de 19 de Junho do presente anno, teve a honra de dirigir a V. Ex.<sup>a</sup> uma Representação, solicitando a faculdade para tornar navegavel o *Rio Téjo*, desde a fronteira de Hespanha até ao Oceano.

A importancia desta navegação é tal, que, desde épocas mui remotas, não tem deixado de chamar a attenção de distinctos Monarcas, e Governos. O primeiro que se occupou deste projecto foi o Sr. D. Filippe 2.<sup>o</sup>, em cujo reinado chegou a navegar-se o Têjo, desde Aranjuez até Lisboa, debaixo da direcção do Engenheiro João Baptista Antonelli. Ainda hoje em dia se encontram restos dos canaes lateraes que elle abriu, e dos caminhos de sirga que construiu em suas margens. Continuaram, dando grande importancia a este objecto, os Reis D. Filippe 4.<sup>o</sup>, em cujo tempo se fizeram novos reconhecimentos pelos Engenheiros Luiz Carduchi e Julio Martelli; D. Filippe 5.<sup>o</sup>, D. Fernando 6.<sup>o</sup> e ultimamente, D. Fernando 7.<sup>o</sup>, que concedeu ao Brigadeiro Cabanes o privilegio de tornar navegavel o Têjo desde Aranjuez até Lisboa.

Estranho parece á primeira vista que um projecto, que por tão longo tempo ha constantemente occupado a attenção publica e a do Governo Hespanhol, se ache ainda no mesmo estado em que existia ha tres seculos. Porém deve desaparecer, sem dúbida, esta estranheza, se por ventura se reflexionar, que nem as continuas guerras durante o dominio da dynastia Austriaca, nem a guerra da successão no principio do seculo passado, podiam permittir a realização de Emprezas que exigem impreterivelmente paz e estabilidade; e se igualmente se attender a que tanto em Portugal, como em Hespanha, não tem até agora existido o espirito de associação mercantil, em virtude do qual outros Paizes tem conseguido chegar ao mais alto gráo de prosperidade e de riqueza. Por outra parte o uso do vapor era desconhecido até ha poucos annos, e a difficuldade de formar caminhos de sirga, em uma extensão de cento e vinte legoas, sobre margens de granito, e com frequencia escarpadas, não só augmentava consideravelmente o custo das obras, mas até as tornava quasi inexecutaveis.

Não apparecia esta ultima difficuldade no tempo em que ElRei D. Fernando 7.<sup>o</sup> concedeu ao Brigadeiro Cabanes o privilegio da navegação; porém não existia a necessaria confiança no seu Governo, nem o estado de Portugal era o mais a proposito para inspirar uma completa segurança em quanto durava a usurpação de D. Miguel.

Em seguimento á morte do Brigadeiro Cabanes occorreu

a de ElRei, e principiou a dilatada guerra civil. Durante este periodo esteve completamente esquecido este projecto de navegação, até que, a instancias do abaixo assignado, se lhe concedeu authorização e privilegio de tornar navegavel o Têjo de baixo das condições que V. Ex.<sup>a</sup> verá pela Real Ordem de 7 de Novembro de 1843 inserta na *Gazeta de Madrid*, que acompanha esta exposição.

Inutil seria chamar a attenção de V. Ex.<sup>a</sup> sobre as immensas vantagens que para os dous Reinos da Peninsula hão de resultar da execução de um projecto que cobrirá de gloria a ambos os Governos.

Grandes serão, sem duvida, as que estão reservadas para as provincias hespanholas que o Têjo rega, quando se poderem sortir dos productos coloniaes e manufacturas estrangeiras que necessitam para seu consumo, sem soffrerem as excessivas despesas de transportes por terra a que hoje estão sujeitas. Grandes serão os beneficios que disfructarão ao exportar seus cereaes, lãs, e mais productos agricolas; porém com certeza pôde dizer-se que por grandes que sejam as vantagens para a Hespanha, jámais poderão igualar as que estão reservadas para esta Nação. A navegação a vapôr em uma extensão de 35 a 40 legoas no territorio portuguez, vivificará a agricultura e a industria, e estreitará as relações das Provincias com a Capital. Lisboa destinada pela natureza a ser um dos primeiros portos do mundo, chegará ao mais alto gráo de prosperidade, quando fôr o centro e deposito unico do seu commercio, e do de sete provincias hespanholas cuja população excede talvez a tres milhões de habitantes. O grande numero de embarcações que, nessa época, povoarão o seu porto, o constante emprego dos braços, os beneficios de um commercio activo de transito e de commissão, o ser a chave de todo o trafico das provincias centraes da Hespanha e de sua Capital; essa vida e permanente movimento mercantil a que Lisboa está destinada pela sua posição topographica, são vantagens de tal magnitude e ao mesmo tempo tão claras e palpaveis, que seria quasi offender a illustração de V. Ex.<sup>a</sup> se o abaixo assignado se demorasse em demonstra-las.

Porém se estes beneficios são seguros, a natureza das obras que hão de executar-se é tão difficil e tão custosa a sua

realização, que só a decidida protecção do Governo pôde ser sufficiente para vencer as difficuldades que traz consigo uma Empresa tão vasta e tão arriscada. Precisa-se saber com certeza se o Têjo é navegavel em toda a sua extensão, e formar os planos das obras e os orçamentos do seu custo. Estes trabalhos preliminares exigem, desde logo, grandes desembolsos, que a Companhia representada pelo abaixo assignado, está disposta a fazer, apenas tenha obtido a competente authorização.

Por tanto convencido o proponente de que encontrará em V. Ex.<sup>a</sup> decidida protecção para levar a effeito esta Empresa, espera que o Governo de Sua Magestade Fidelissima lhe conceda o privilegio exclusivo de tornar navegavel e navegar em barcos de vapor durante trinta annos, o Rio Têjo desde Lisboa até á fronteira de Hespanha, na conformidade das bases prescriptas nas condições geraes que acompanham esta representação.

Lisboa, 2 de Outubro de 1844. = Ex.<sup>mo</sup> Sr. = *Manoel Bermudez de Castro.* = Ex.<sup>mo</sup> Sr. Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Reino.

---

**CONDIÇÕES GERAES PARA TORNAR NAVEGAVEL E NAVEGAR POR VAPOR DURANTE TRINTA ANNOS, O RIO TÊJO DESDE LISBOA ATÉ Á FRONTEIRA DE HES- PANHA.**

**A** EMPREZA representada por D. Manoel Bermudez de Castro obriga-se ás condições seguintes:

1.<sup>a</sup> Começar os reconhecimentos, formação de planos e orçamentos apenas se tenha verificado o presente Contracto, ou, quando muito, seis mezes depois de assignado.

2.<sup>a</sup> Formar a Companhia no termo de dous annos depois de verificado o presente Contracto, ou um anno posteriormente á conclusão dos trabalhos preliminares do reconhecimento do Rio e formação dos planos e orçamentos, ou antes se possível fôr.

3.<sup>a</sup> Começar as obras do Rio no prazo de um anno depois de formada a Companhia, ou antes se possível fôr.

4.<sup>a</sup> A pôr em perfeito estado de navegação o Rio Têjo desde Aranjuez até Lisboa, para que possam navegar barcos de vapôr para passageiros, e de reboque para o transporte das mercadorias de importação e exportação, no termo de quatro annos depois de começadas as obras, ou antes se fôr possível á Empreza.

5.<sup>a</sup> Entregar ao Governo de Sua Magestade Fidelissima todas as obras de navegação no mais perfeito estado de conservação e serviço, apenas terminar o prazo do privilegio que se solicita.

6.<sup>a</sup> Formar a tarifa para o transporte das mercadorias e passageiros, que não poderá em caso algum exceder a cinco réis por cada arroba de vinte e cinco arrateis de pêso para as mercadorias em cada legoa de rio, e de cento e setenta réis por legoa para passageiros.

7.<sup>a</sup> Costear o estabelecimento do porto de deposito.

8.<sup>a</sup> Empregar na navegação uma terça parte de marinhoeiros Portuguezes.

9.<sup>a</sup> Cumprir restrictamente todas as medidas de precaução que o Governo quizer adoptar para impedir o contrabando.

O Governo de Sua Magestade Fidelissima comprometter-se-ha ás condições seguintes :

1.<sup>a</sup> A conceder a D. Manuel Bermudez de Castro authorização para tornar navegavel o Rio Têjo desde a fronteira de Hespanha até ao ponto em que hoje termina a navegação a vapôr.

2.<sup>a</sup> A conceder a D. Manoel Bermudez de Castro privilegio exclusivo para a navegação a vapôr desde Villa Nova até Aranjuez, durante trinta annos, que começarão a contar-se desde o dia em que se considerem concluidas as obras da navegação.

3.<sup>a</sup> A que não seja adoptada nenhuma resolução que possa destruir ou menoscabar o privilegio exclusivo que outorga a D. Manoel Bermudez de Castro, o navegador, durante trinta annos, pelo Têjo em barcos de vapôr.

4.<sup>a</sup> A permittir á Empreza da navegação do Rio Têjo o importar e empregar na navegação, os barcos de vapôr de ferro, e os de reboque que precisar para o transporte de passageiros e mercadorias.

5.<sup>a</sup> A fazer realizar na conformidade da Lei as expropriações dos açudes, azenhas, terrenos, ou quaesquer outros obstaculos que estorvem a navegação do Rio: porém no caso de não existir uma Lei especial de expropriações para objectos de utilidade publica, o Governo obrigará os donos a ceder as suas propriedades, indemnizando-os a Empreza segundo a avaliação dos peritos nomeados por ambas as Partes, e a de um terceiro no caso de discordia.

6.<sup>a</sup> A authorizar a Empreza para destruir os açudes abandonados que estorvarem o curso do Rio.

7.<sup>a</sup> A isentar a Empreza de todas as contribuições ordinarias, ou extraordinarias, e a authoriza-la a poder importar, livre de direitos, o carvão de pedra, embarcações, maquinas, e mais utensilios que precisar para os trabalhos e entretenimento da navegação.

8.<sup>a</sup> A conceder á Empreza um direito imposto sobre os barcos de véla que continuarem a navegar no Rio, e se empregarem no commercio. Este direito durará quinze annos, e será fixado desde logo pelo Governo de Sua Magestade Fidelissima, de accôrdo com D. Manoel Bermudez de Castro, tendo attenção ao lote dos barcos, e á natureza dos objectos que conduzirem.

9.<sup>a</sup> A permittir que se estabeleça em Lisboa, ou nas suas immediações, conforme o Governo determinar, um porto de deposito aonde se guardem as mercadorias e outros objectos que hajam de ser conduzidos para Hespanha, em quanto não fôrem carregados nos barcos da Empreza. O mesmo se praticará com os productos e mais objectos que venham de Hespanha, e que tenham de ser conduzidos pelo Oceano, em quanto não fôrem carregados nos navios que os devem receber.

10.<sup>a</sup> A prescrever que os generos que fôrem importados de Hespanha ou para alli exportados, fiquem sujeitos unicamente ao direito de transito, pela mesma maneira que actualmente se pratica, e sempre que entrarem no deposito, sem que seja admissivel augmentar este direito durante os trinta annos da duração deste privilegio.

11.<sup>a</sup> A não permittir que os barcos de véla conduzam mercadorias, ou quaesquer generos, desde o deposito até á fronteira de Hespanha, e *vice-versa*.

Lisboa, 2 de Outubro de 1844. — *Manoel Bermudez de Castro.*

*Artigo adicional.* Reconhecida a possibilidade da navegação desde Aranjuez até Lisboa, e feito o orçamento da quantia precisa para a conseguir, a Empresa admittirá os Capitalistas Portuguezes que a ella se quizerem associar, reservando-lhes desde logo uma terça parte do numero total das Acções.

Lisboa, 2 de Outubro de 1844. — *Manoel Bermudez de Castro.*

**PROPOSIÇÕES ADDICIONAES. APRESENTADAS PELO SR.  
D. MANOEL BERMUDEZ DE CASTRO.**

**E**M referencia ao annuncio publicado no Diario do Governo N.º 240, de 10 de Outubro do anno passado, e para os mesmos fins nelle mencionados, sobre a proposta feita por D. Manoel Bermudez de Castro para o melhoramento do Têjo se publica a seguinte

**TRADUÇÃO.**

Ex.<sup>mo</sup> Sr. = Tenho a honra de apresentar a V. Ex.<sup>a</sup> alguns additamentos ás propostas que, para tornar navegavel o Rio Têjo, enderecei a V. Ex.<sup>a</sup> em 2 de Outubro do presente anno.

Os Artigos 1.º e 5.º das obrigações addicionaes do Governo, bem como as que a Empreza novamente se impõe, darão a V. Ex.<sup>a</sup> uma nova prova de que o fim a que ella se propõe, consiste em executar exclusivamente, á sua custa, todas as obras que fôrem necessarias para a navegação, sem gravames onerosos para os proprietarios das margens do Rio, nem sacrificios por parte do Governo de Sua Magestade Fidelissima.

As outras obrigações do Governo estão baseadas na protecção que de justiça se deve a uma Empreza que, por sua conta e com grande risco, ha de fazer os reconhecimentos do Rio, e o plano das obras, e que no caso de que o resultado destes trabalhos corresponda ás suas esperanças, se propõe a executa-las inteiramente á sua custa. Deos guarde a V. Ex.<sup>a</sup> muitos annos.

Lisboa, 31 de Dezembro de 1844. = Ex.<sup>mo</sup> Sr. = *Manoel Bermudez de Castro.* = Ex.<sup>mo</sup> Sr. Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Reino.

*Obrigações addicionaes do Governo.*

1.<sup>a</sup> O Governo permittirá á Empreza cortar, nas mattas nacionaes e debaixo da inspecção dos seus Agentes, as madeiras

que fôrem precisas para as obras do Rio, pagando-as pelo preço corrente que tiverem no primeiro anno.

2.<sup>a</sup> Que se para o futuro se descobrir e adoptar outro motor que substitua o vapôr, não poderá o Governo permittir a sua applicação no Rio Têjo em quanto durar o privilegio concedido á Empreza. Se porém esta descoberta fôr declarada de utilidade geral, a mesma Empreza será obrigada a adopta-la na navegação dentro de um prazo razoavel, e sem outra indemnisação além da que os Commissarios do Governo julgarem justa.

3.<sup>a</sup> Os canaes lateraes que a Empreza abrir nos terrenos que comprar para esse fim, serão considerados propriedade sua durante os trinta annos da duração do privilegio, podendo empregar as suas agoas nas regas, ou em outros objectos de utilidade.

4.<sup>a</sup> Attendendo a que actualmente não se navega no Têjo de Abrantes para cima, conceder-se-ha á Empreza o privilegio exclusivo da navegação em Barcos de vapôr e de véla durante trinta annos, desde o dito ponto de Abrantes até á fronteira de Hespanha.

5.<sup>a</sup> A Empreza poderá construir á sua custa os caes e edificios que fôrem necessarios para o embarque e desembarque dos passageiros e mercadorias. Os barcos de véla que navegarem entre Lisboa e Abrantes poderão utilizar-se dos ditos caes mediante uma retribuição que será approvada pelo Governo, e designada na competente Tabella.

#### *Obrigações addicionaes da Empreza.*

1.<sup>a</sup> O maximo dos preços de conducção não poderá exceder tres réis por cada arroba e legoa para os generos, e de noventa réis por legoa para os passageiros.

2.<sup>a</sup> Os objectos pertencentes ao Governo pagarão a terça parte dos preços mencionados no Artigo antecedente.

3.<sup>a</sup> Os Correios e Expressos que viajarem em serviço do Estado não pagarão cousa alguma, com tanto que se aproveitem dos Barcos que a Companhia tenha designado para o serviço do publico. Com as mesmas condições se obriga, em circumstancias ordinarias, a conduzir a Tropa pela terça parte do preço mencionado no Artigo 1.<sup>o</sup>

4.<sup>a</sup> Em circumstancias extraordinarias obriga-se a conduzir a Tropa pela mesma terça parte do preço; e a pôr á disposição do Governo todos os meios de transporte que tenham em Lisboa, ou nas immedições, a fim de que não soffra demora alguma.

5.<sup>a</sup> Metade pelo menos das tripulações que precisar para os seus Barcos, será composta de marinheiros portuguezes.

Lisboa, 31 de Dezembro de 1844. — *Manoel Bermudez de Castro.*

**DISCURSO PRONUNCIADO PELO SR. VISCONDE DE SÁ,  
NA SESSÃO DE 11 DE OUTUBRO DE 1844. (\*)**

O Sr. Visconde de Sá, referindo-se a um annuncio que vinha no Diario do Governo de hontem para a navegação do Téjo, perguntou ao Sr. Ministro do Reino se estava decidido a contractar debaixo das bases que alli se apresentavam; porque entendia (o Orador) que, se aquella proposta fôsse levada a effeito, em logar de util seria nociva para o Paiz; e que daria as razões.

Que a adoptar-se o que se propunha no Artigo 3.º (*leu*), isto embaraçaria, por exemplo, o estabelecimento de um caminho de ferro ao longo do Téjo, porque a Empreza diria que elle ia destruir ou menoscabar o seu contracto. — Que em outra disposição pretendia a mesma Empreza que se lhe concedesse a imposição de um direito sobre os Barcos de véla que navegarem no Téjo; imposição esta que seria extremamente nociva aos interesses dos donos de taes Barcos. — Que no Artigo 11.º se propunha — não fôsse permittido aos Barcos de véla conduzir mercadorias, ou quaesquer generos, desde o deposito até á fronteira de Hespanha e *vice versa* — queria dizer, que toda a navegação do Rio ficasse monopolisada por aquella Empreza!

O Digno Par continuou dizendo que fallava nisto para fa-

---

(\*) Este discurso e o communicado inserto no Diario do Governo, e que se publica em seguimento são os unicos documentos que contém algumas objecções ás minhas propostas, e que foram publicados antes de escrever a exposição que, com data de 10 de Janeiro, dirigi ao Sr. Ministro do Reino.

Os artigos vindos em outros periodicos não contém objecção alguma séria, e por esta razão me pareceu inutil inclui-los nesta collecção; em quanto aos que o Correio Portuguez tem publicado posteriormente, em tempo em que já me não era possivel fazer-me cargo delles para lhes responder naquella exposição, julguei melhor inseri-los no fim.

zer uma advertencia a tempo, pois que, a não se adoptarem outras bases, depois haveria grandes reclamações contra semelhante contracto. Que se o Governo estava disposto a deixar isto a uma Empreza estrangeira, então bom seria que mandasse organizar o plano dessas obras, e depois de impresso o fizesse publicar nas praças de Paris, Londres, Amsterdam, e Hamburgo, a vêr se em alguma dellas havia capitalistas que quizessem tomar conta de objecto tão importante. Alludindo ás muitissimas difficuldades de taes obras, disse que seria necessario dar um maior espaço que 60 dias para a concorrência desta Empreza; e concluiu que não pretendia censurar o Governo no que acabava de expôr, mas simplesmente chamou a sua attenção sobre este assumpto, o que era sempre util quando se tractava de cousas desta natureza.

nas razões.

Que a adoptar-se o que se propunha no Artigo 2.º (ver) isto embaraçaria, por exemplo, o estabelecimento de um canal de ferro ao longo do Tâjo, porque a Empreza diria que elle ia destruir ou menoscabar o seu contracto. — Que em outra disposição pretendia a mesma Empreza que se lhe concedesse a imposição de um direito sobre os Barcos de vela que navegarem no Tâjo; imposição esta que seria extremamente nociva aos interesses dos donos de taes Barcos. — Que no Artigo 11.º se propunha — não fosse permitido aos Barcos de vela conduzir mercadorias, ou passageiros generos, desde o ponto até a fronteira de Hespanha e vice versa — queria dizer, que toda a navegação do Rio ficasse monopolizada por aquella Empreza!

O Digno Par continuou dizendo que fallava nisto para fa-

(1) Este discurso e o communicado inserto no Diario do Governo, e que se publica em seguimento são os antigos documentos que contém algumas objecções ás minhas propostas, e que foram publicadas antes de escrever a exposição que, com data de 10 de Janeiro dirigí ao Sr. Ministro do Reino.

Os artigos visados em outros periodicos não contém objecção alguma séria, e por esta razão me pareceu inutil incluí-las nesta exposição; em quanto aos que o Excmo. Senhor tem publicado posteriormente, em tempo em que já me era possível fazer-me cargo d'elles para lhes responder naquella exposição, julguei melhor não vi-los no fim.

**COMMUNICADO INSERTO NO DIARIO DO GOVERNO N.º 244.**

**O** ESPIRITO de associação que entre nós começa a desenvolver-se, sem dúvida proporcionará consideraveis vantagens aos interesses materiaes do Paiz; sobre tudo agora, que a falta de ensejo para empregar os capitaes em transacções com o Governo, chama a attenção dos especuladores sobre as emprezas industriaes, e os projectos calculados para commodidade dos Povos.

A construcção das estradas, a canalisação dos Rios offerecem grande incentivo de lucro para os que se dedicarem a esses trabalhos, ao passo que promettem multiplicar o commercio interno, augmentando sensivelmente o valor da propriedade rural, e occupando maior numero de braços.

Algumas associações nacionaes se empregam em melhorar as vias de comunicação nas Provincias do Minho e da Estremadura; e segundo a proposta que se publicou no *Diario* de 10 do corrente, vemos que uma associação estrangeira, representada pelo Sr. D. Manoel Bermudez de Castro, se propõe tornar navegavel o Rio Téjo, desde Lisboa até á fronteira de Hespanha. É a mesma companhia que em Hespanha obteve o privilegio para tornar navegavel o Téjo, desde a nossa fronteira até Toledo. Este plano, uma vez realisado, deve estreitar as relações desta Capital com todas as povoações do Ribatéjo, ficando como o centro e deposito unico do seu commercio, e do de sete Provincias Hespanholas, cuja população não é inferior a tres milhões de habitantes.

Uma empreza tão grandiosa devia especialmente interessar os capitalistas nacionaes; e sentimos reconhecer, que apesar de se ter annuciado officialmente ha bastante tempo, ainda não appareceu de entre os nossos compatriotas quem se mostrasse disposto a tomar conta do projecto com as condições que entendesse convenientes. Não duvidámos comtudo da sua coope-

ração para este fim ; e esperamos, que se apressem a concorrer em praça para tomarem conta de uma obra, que apesar dos consideraveis desembolsos, que reclama, e do espaço que demanda a sua conclusão, tem de assegurar um resultado immenso aos que della se encarregarem.

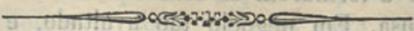
No *Diario* a que nos referimos vem indicadas as condições geraes, apresentadas pelo Sr. Bermudez em nome da Companhia Hespanhola ; mas é evidente que quando definitivamente se estabelecerem as condições do contracto estrahidas das diversas propostas que se fizerem ao Governo, será forçoso introduzir as disposições proprias para obviar os inconvenientes que divisámos em algumas clausulas da Empreza estrangeira.

As nossas observações versam sobre as condições 8.<sup>a</sup> e 10.<sup>a</sup>, que nos parece carecerem de revisão. Não julgámos exequível conceder á Empreza, nacional ou estrangeira, o direito de perceber um imposto sobre os barcos de véla que continuarem a navegar o Téjo, e se empregarem no commercio, porque semelhante faculdade equivaleria talvez a entregar-lhe o exclusivo do transporte de todos os generos do nosso commercio interno. Se a Companhia se limitasse a exigir uma propina dos barcos que fôsem rebocados pelos seus vapôres, ou que de algum modo reclamassem o seu auxilio no transporte de mercadorias de um para outro ponto das margens do Téjo, acharíamos regular a pretensão, e propria para ser approvada. Mas, como está enunciada na 8.<sup>o</sup> condição, é exorbitante, e tornar-se-hia origem de intoleravel exame.

Também repütamos menos curial o proposito de conservar fóra das Casas Fiscaes, e de cobrar apenas o direito de transito sobre as mercadorias que entrarem pela Foz do Téjo, e hajam de ser conduzidas para Hespanha. O direito de transito apenas deve recahir sobre os generos, que vierem do Reino vizinho com destino de serem exportados. Já por occasião de celebrar-se a convenção do Douro se limitou a essa unica hypothese o direito de transito, e não deparamos com razão alguma plausivel para proceder agora diversamente.

O Governo devia franquear aos Emprezaarios a convenção para a navegação do Douro, os regulamentos para a sua execução, e quantos documentos sejam necessarios para fornecer informações exactas, a fim de habilitar os Capitalistas nacionaes





**EXPOSIÇÃO DIRIGIDA PELO SR. D. MANOEL BERMUDEZ  
DE CASTRO AO ILL.<sup>mo</sup> E EX.<sup>mo</sup> SR. MINISTRO DO REINO,  
ESCLARECENDO AS SUAS PROPOSTAS.**

ILL.<sup>mo</sup> E EX.<sup>mo</sup> SR.

QUANDO em 2 de Outubro levei á presença de V. Ex.<sup>a</sup> uma exposição sollicitando a necessaria licença para tornar navegavel o Rio Téjo, pareceu-me que seria desnecessario, e talvez que demaziado importuno para V. Ex.<sup>a</sup>, o occupar-me extensamente em ennumerar as vantagens daquelle projecto, ou em demonstrar a equidade das condições sob as quaes eu me offerencia a leva-lo a effeito. Persuadido de que tanto o interesse que V. Ex.<sup>a</sup> toma por tudo quanto póde influir em beneficio da Nação Portugueza, como a reflexão e madureza com que procede em suas resoluções o inclinariam a submeter minhas propostas ao exame do publico, julguei que talvez deveria occupar mais além a attenção de V. Ex.<sup>a</sup> para rebater as objecções que fossem feitas quer contra o projecto em geral, quer contra alguma das condições propostas.

Em um negocio de tanta gravidade e importancia, e ao mesmo tempo tão complicado, é mui facil que por pouco que se deixem de rebater as impugnações, a opinião publica chegue a extraviar-se; porém tambem é certo que nada concorre tanto para esclarecer a questão, apresenta-la debaixo do seu verdadeiro ponto de vista, e desvanecer toda a classe de erros como uma discussão extensa e baseada em razões.

Convencido intimamente de que a navegação do Rio Téjo, tal como tive a honra de a apresentar a V. Ex.<sup>a</sup> é altamente vantajosa para Hespanha e Portugal, e confiando na illustração da Nação Portugueza, não posso temer o resultado dos debates a que minhas propostas acaso dêem logar. Porém já que não só parte da imprensa periodica, mas até mesmo a Camara dos Dignos Pares do Reino se tem occupado com seriedade deste assumpto, espero me seja permittido accrescentar algumas razões que sirvam de apoio ás minhas propostas, convencido de

que V. Ex.<sup>a</sup> se dignará te-las em consideração quando se tractar da final decisão deste negocio.

Não é esta a occasião de analysar quaes as causas que tem influido para que os dous Reinos da Peninsula se achem hoje no estado de paralisação e atrazo em que ainda estão, ao passo que os demais Paizes da Europa caminhavam a passos agigantados para a riqueza e prosperidade. Poderosas por certo devem ter sido para haverem obrigado a conservar-se em tal estado de inercia e de pobreza a duas Nações cuja historia nos apresenta épocas tão florescentes de riqueza e actividade, cujos habitantes são universalmente conhecidos por industriosos e emprehendedores, e cujo clima é o melhor do mundo. Porém felizmente que aquellas causas tem desaparecido; ás oscilações politicas e guerras civis tem succedido o amor pela paz e o desejo de se gosar em socego; e ainda que infelizmente não se acham na mesma elevada posição em que outras Nações da Europa, não resta dúvida de que ambos os Reinos, auxiliados pela belleza de seu clima e fertilidade de seu sólo, prestes recuperarão o tempo que hão perdido seguindo unicamente o exemplo que outros povos lhe offerecem.

Se não estivesse tão completamente demonstrada a importancia do Commercio como fonte de riqueza e civilisação das Nações, bastaria tão sómente considerar o estado de Inglaterra, Hollanda, Belgica, e outras que não possuindo grande extensão de territorio e sem as vantagens de uma terra fertil e de um temperamento suave, tem chegado a um gráo de prosperidade mui superior ao de outros Paizes amplamente favorecidos pela natureza. Porém não ha Commercio, nem o póde haver, sem boas communicações; e as proprias Nações supra-citadas nos apresentam um exemplo saliente desta verdade. Inglaterra, Hollanda, ou a Belgica não seriam hoje ricas nem prosperas se não fosse em consequencia de seus caminhos de ferro, seus canaes e rios navegaveis.

A posição de Portugal é, sem dúvida, uma das mais favorecidas para exercer um activo Commercio. Com extensas costas, portos seguros, e quatro rios abundantes, confinando com varias Provincias de Hespanha ricas por seus productos agricolas, porém necessitadas de muitos objectos, tanto coloniaes como estrangeiros que hoje se vêem obrigadas a im-

portar de portos longiquos, Portugal deveria entreter um activo Commercio com todo o mundo se, tornando navegaveis seus Rios principaes, podesse penetrar de seus portos até ao coração da Peninsula.

E de todas estas grandes vias de comunicação que a natureza tão prodigamente offerece a este Paiz por ella tão favorecido, nenhuma é de tamanha importancia nem offerece maior utilidade geral do que a navegação do Téjo. Pondo de parte os beneficios que resultariam para Portugal pelo unico facto de abrir um meio de facil comunicação que não só contribuiria para o desenvolvimento de sua industria e adiantamento em sua agricultura, mas que seria tambem um meio de fortificar a acção administrativa de seu Governo apropinquando as Provincias da Capital, ha outras vantagens que são inteiramente peculiares á realisação desta empresa. As Provincias que o Rio atravessa em sua corrente desde Castella até ao mar são afortunadamente das mais ferteis e temperadas de ambos os Reinos. Duas grandes, populosas e cultas Capitaes, centro da riqueza de seus respectivos Paizes, e Córte de seus Soberanos, formam as duas extremidades desta linha: e o Commercio de uma vasta extensão de territorio, abandonado hoje pela difficuldade de transportes, se desenvolveria rapidamente para alimentar e animar a navegação. A população das Provincias situadas nas margens do Rio que talvez não conste hoje menos de 4.000:000 de habitantes entre Hespanha e Portugal, inclusas ambas as Capitaes, cresceria promptamente á medida que se augmentasse a facilidade de exportar os productos que lhe sobrassem, e importar, a preços convenientes, aquelles de que carecessem. A admiravel posição de Lisboa situada á embocadura do Oceano, podendo receber quasi por seu primeiro custo os objectos de fabricaão, e contando com um mercado vasto e seguro, dariam um impulso forte á industria de manufacturas: Lisboa e seus arredores se encheriam de fabricas de todas as classes que proporcionariam trabalho constante a milhares de braços hoje entregues á indigencia, e augmentariam a riqueza do Paiz. Ponto de deposito para os generos de importação e exportação, em poucos annos viria a ser a chave do Commercio da Peninsula; ao passo que, animada pelo transporte de uma tal massa de effeitos, e para conduzir por tão extensa linha as mercadorias tanto estrangeiras



como coloniaes, e para exportar suas producções, a marinha mercante Portuguesa adquiriria um impulso que contribuiria a eleva-la ao seu antigo estado de prosperidade.

Seria inutil encarecer mais estas vantagens nem ennumerar outras muitas que, se bem que menos importantes, não deixam contudo de ser attendiveis. A illustração e superiores conhecimentos de V. Ex.<sup>a</sup> as concebem sem dúvida em muito maior grão, e com muita maior clareza do que eu as poderia apresentar; nem tão pouco se ha levantado uma unica voz, quer em Hespanha, quer em Portugal, para pôr em dúvida os grandes e reciprocos beneficios que a navegação do Rio Têjo traz consigo. As objecções que até aqui se tem feito versam sómente sobre algumas das condições que tive a honra de apresentar a V. Ex.<sup>a</sup> e são as que passo a contestar.

O nobre Visconde de Sá foi o primeiro que, de alguma sorte, impugnou o Projecto de navegação, na Camara dos Dignos Pares do Reino. Um dos argumentos de S. Ex.<sup>a</sup> foi de que a condição terceira impediria provavelmente o estabelecimento de um caminho de ferro ao longo das margens do Têjo. Desde logo é obvio e facil de conhecer que a idéa de um caminho de ferro de quarenta legoas de extensão, é, ao menos por em quanto, quasi impossivel de ser levada a effeito; nem a natureza de um terreno montanhoso, aspero e desigual permite sua execução a não ser por um custo exorbitante, nem o trafico interior de Lisboa até á fronteira de Hespanha pôde ser tal que compense os riscos e renda um moderado interesse aos capitaes que na sua construcção tenham de ser empregados. Nem tão pouco quando propuz a V. Ex.<sup>a</sup> aquella condição, nutri a idéa de impedir o estabelecimento de um caminho de ferro nas margens do Têjo; porém dado mesmo o caso de que a Empreza considerasse necessaria esta garantia antes de empregar seus capitaes, não julgo, e espero que V. Ex.<sup>a</sup> convirá comigo, que se deveriam sacrificar ás vantagens de um projecto pelo menos duvidoso, os beneficios immediatos da navegação.

Tambem disse o Digno Par que da approvação do Artigo 11.<sup>o</sup>, em que peço a V. Ex.<sup>a</sup> que os barcos de véla não possam conduzir mercadorias do deposito para a fronteira de Hespanha e *vice-versa*, se seguiria o monopolio da navegação do Rio pela Empreza. Quando propuz a V. Ex.<sup>a</sup> tal condição

tive em vista que, não se fazendo actualmente a navegação do Tejo desde Lisboa até á fronteira de Hespanha, ella de modo algum ia contender com os interesses ou direitos existentes. Se, correndo graves riscos e empregando fortes capitaes, se conseguè torna-lo navegavel e que o Paiz obtenha os beneficios geraes da navegação, justo é que seja concedida á Empreza a protecção necessaria, a fim de poder embolsar-se dos capitaes por ella empregados. Sem semelhante protecção seria impossivel a execução desta ou de qualquer outra obra de utilidade publica; porque não entra em dúbida que qualquer particular ou companhia, não tendo capitaes que amortizar no espaço de trinta annos, nem avultados interesses que deduzir das utilidades, poderia fazer os transportes por menos preço, e com grave prejuizo da Empreza.

A condição de que se tracta não prohibe aos barcos de véla o navegar em todos aquelles pontos em que hoje o fazem ainda que com muita difficuldade; mas tão sómente inhibe que outras companhias ou particulares possam aproveitar-se, para *beneficio proprio* e não do Paiz, das obras feitas com capitaes alheios. Porém suppondo mesmo que ao ser concedida aquella condição, os interesses particulares soffram de alguma maneira, (o que de certo não succede) o que importaria isto no caso de os beneficios para o Paiz serem infinitamente maiores do que taes prejuizos?

Além disso não se deve perder de vista que no fim de trinta annos fica aquella navegação completamente livre, sem outro onus além dos gastos de sua conservação, sem haver custado sacrificio algum ao Paiz, e havendo sido fonte de riqueza e prosperidade para a Nação. Com taes motivos e á vista de resultados tão uteis não me parece que V. Ex.<sup>a</sup> julgará injusto o conceder-se á Empreza a protecção de que necessita, e sem a qual nem ella nem outra alguma poderia jámais emprehender uma obra tão difficil e dispendiosa.

Estas mesmas razões podem servir para combater a impugnação da condição 8.<sup>a</sup> relativamente á imposição de um direito sobre os barcos de véla que continuem navegando no Rio, e se occupem fazendo o transporte de effeitos de Commercio. Sendo as obras que hão de facilitar a navegação resultado do trabalho e dos capitaes de uma Empreza particular, não seria justo que

outros se aproveitassem dellas sem alguma compensação. Por outro lado nem o direito exigido é excessivo nem sua duração passará de quinze annos, revertendo depois em proveito do Governo; nem tão pouco póde elle ser tomado como uma condição injusta se se attender a que é uma méra retribuição pelos beneficios de que hão de participar os proprietarios dos barcos, e uma pequena compensação pelas sommas que annualmente e por espaço de triuta annos tem de ser consumidas na conservação das mesmas obras: e se por ultimo se quer ter em vista que, longe de resultar prejuizo algum para os actuaes donos, ganhariam pelo contrario, desde o momento em que o tempo que agora gastam para a navegação, hoje interrompida por obstaculos naturaes, e ás vezes por falta absoluta de agua, ficar reduzido á terça ou quarta parte. Se comtudo V. Ex.<sup>a</sup> julga haver alguma cousa de «*vexatorio, ou de exame intoleravel*» na condição 8.<sup>a</sup> tal como a propuz a V. Ex.<sup>a</sup>, póde ella desde logo ser alterada de modo que concilie os interesses da Empreza com os dos proprietarios dos barcos.

Disse igualmente o nobre Visconde de Sá que seria melhor que o Governo mandasse formar os planos das obras, e fazendo-os publicar em varias praças estrangeiras, tractasse de alcançar melhores condições do que aquellas por mim propostas a V. Ex.<sup>a</sup> Digno por certo de todo o elogio é o desejo do illustre Par de obter as maiores vantagens em favor do seu Paiz; porém talvez que aquelle proprio zêlo o faça encarar a questão debaixo de um ponto de vista pelo menos impraticavel. Obras desta natureza não se fazem por meio de propostas em praça publica como para outros trabalhos menos custosos e complicados. Porém, dado mesmo o caso de haver alguma outra Companhia Nacional ou Estrangeira que quizesse encarregar-se da navegação, jámais se conformaria com os reconhecimentos, planos e calculos feitos pelos Engenheiros do Governo, por duas razões principaes entre outras: 1.<sup>o</sup> porque os Engenheiros Portuguezes ou Hespanhoes, ainda quando estivessem no mesmo grão dos estrangeiros costumados a vêr e a executar obras semelhantes, não tem elles confiança bastante em seus conhecimentos: 2.<sup>o</sup> porque em negocios de tanta magnitude ninguém se fia, para aventurar seus capitaes, nos informes dos Governos interessados por natureza em augmentar a facilidade

dos trabalhos, e em diminuir seu custo a fim de obter condições mais favoráveis. De maneira que qualquer Companhia que se lembrasse de tornar o Têjo navegavel, forçosamente principiaria por trazer, como os traz aquella que eu represento, Engenheiros de sua plena confiança, de cabaes conhecimentos, e reputação europea que, depois de minuciosos exames resolvessem dous problemas obscurissimos até agora; a possibilidade da navegação do Rio, e o custo total das obras que tem de emprehender-se.

O Governo Hespanhol se tem convencido de tal maneira disto que, possuindo em seus archivos diversos exames do Têjo feitos em épocas differentes, porém como todos os exames officiaes, defeituosos e imperfeitos, renunciou á idéa de proceder a um novo que seria méramente motivo de gastos, e serviria só para augmentar seus archivos com mais um documento.

E não só seria inutil que o Governo mandasse levantar os planos das obras, mas esta operação o obrigaría a gastos mui consideraveis, que hoje serão por conta da Empreza. É esta uma circumstancia que não póde deixar de merecer a attenção de V. Ex.<sup>a</sup> e de seus dignos Collegas. O méro facto de resolver o problema de se o Têjo é ou não navegavel em toda a sua extensão, por barcos de vapôr, é por si um serviço importante para ambos os Reinos; os desembolsos que para isso ha a fazer são da maior consideração, pelos muitos exames que ha a praticar em diversas Estações, e pelos avultados emolumentos dos Engenheiros mais acreditados; e se por desgraça o resultado destes trabalhos demonstrasse a impossibilidade de tornar o Rio navegavel, a Empreza não se poderia ressarcir nem receberia compensação alguma pela perda do tempo, e do capital empregado; sem que V. Ex.<sup>a</sup> possa duvidar de que o principiar-se a fazer grandes gastos antes de se saber com certeza se ha possibilidade na navegação, é a mais segura garantia e a mais positiva que o Governo póde receber da boa fé da Empreza, e de quão decidida ella se acha a levar a cabo uma obra tão colossal. E menos possivel será ainda que V. Ex.<sup>a</sup> desconheça que o Governo nada arrisca em me conceder a licença por mim pedida, pois que o risco, que está longe, que poderia haver de que verificados os reconhecimentos do Rio, e averiguada a possibilidade da navegação, não se principiassem

as obras dentro do prazo marcado em minhas propostas, este risco, que o proprio interesse individual faz tão improvavel, ficaria mais do que amplamente compensado com a resolução do problema da possibilidade da navegação; e com o ficar o Governo possuindo os trabalhos, planos e orçamentos que depois serviriam para as muitas Empresas, que então emprehenderiam as obras, logo que se soubesse com certeza e sem se arriscar um capital que a navegação do Rio era possível.

A qualificação de estrangeira que se lhe quer dar nada póde influir nos beneficios que della hão de resultar ao Paiz. As Companhias Inglezas que em França se formam para construir seus caminhos de ferro e que tanto tem contribuido para o estabelecimento do de Paris a Rouen em nada a prejudicam certamente; nem póde ella ser qualificada de estrangeira quando se compromette a empregar uma metade de marinheiros Portuguezes, e a reservar aos Capitalistas de Portugal a terça parte do total das Acções. Além disso não é possível desconhecer que, não havendo marinheiros nem portos de mar aonde os ir buscar nas provincias interiores de Hespanha regadas pelo Téjo, todos ou a maior parte dos que tem de ser empregados hão de ser Portuguezes.

Quanto á reserva da terceira parte das Acções, disse-se que de modo algum podia ella ser considerada como uma concessão favoravel; porém espero que V. Ex.<sup>a</sup> verá nella, além de uma próva de que a Companhia não aspira a monopolisar os productos da navegação a favor de Paiz algum determinadamente, uma condição por extremo vantajosa para os Capitalistas Portuguezes, e da qual os Hespanhoes não disfructam.

A Empresa em verdade não chama o Capitalista Portuguez a partilhar com ella, nem os riscos nem os gastos que tem que fazer, para vir no conhecimento se a navegação do Rio é possível; nem tão pouco ao reservar-lhe a terceira parte das Acções o obriga de modo algum a compra-las: do que se segue que, se depois de concluidos os trabalhos preliminares, as Acções chegarem a ter um valor maior que o par, os Portuguezes teriam o direito de comprar, pelo seu valor nominal, até uma terça parte d'ellas; ao passo que os Hespanhoes que quizessem tomar interesse na Empresa não poderiam compra-las senão pelo preço verdadeiro que então tiverem. Por

consequente uma condição que concede a opção aos benefícios, e não sujeita a obrigação ou risco algum, é sem dúvida uma condição favorável.

O Artigo 10.º tem também sido objecto de impugnação por parte de algum Periodico desta Capital. Pedese nelle que os effeitos que se introduzirem no deposito para serem importados em Hespanha, ou os que vierem de Hespanha em direcção ao mar, fiquem sujeitos unicamente ao direito de transito da mesma fórma que hoje se pratica. Tem-se allegado em contrario mais que razões sólidas e demonstrativas dos prejuizos que podessem seguir-se a Portugal de acceder a esta medida, o precedente do que occorreu com a negociação e conclusão da navegação do Douro, em que sómente foi concedido o direito de transito aos artigos de exportação. Esta razão poderia ter algum pêso se demonstrasse as vantagens obtidas por Portugal no impedimento do transito das mercadorias destinadas para Hespanha.

Seria completamente inutil o apoiar a justiça desta condição com o estipulado no Congresso de Vienna quanto á Navegação dos Rios que correm por distinctos Estados, e invocar a prática que, em virtude do que se estipulou naquelle Congresso, desde tempos se segue com a navegação do Rheno, do Elba, do Moselle, e de outros muitos que atravessam os diversos Estados de Allemanha. Porém o que convém notar, e que não deve perder-se de vista é que se as vantagens da livre navegação hão sido immensas para os Estados situados no interior da Allemanha, não o hão sido menos para os que se acham proximos da desembocadura daquelles Rios.

Tão evidentes hão sido estes beneficios, e tão grande o impulso dado ao Commercio pela liberdade da navegação fluvial, que outras muitas Nações, receando ficar em um estado estacionario, se tem visto obrigadas a dedicar-se sériamente não só á conservação de suas relações mercantis com os demais Povos, mas até tem procurado augmenta-las permittindo o deposito, e mesmo o transito de toda a classe de effeitos pelo seu territorio.

Desta maneira se vê a Gram-Bretanha, cuja posição isolada a torna inutil para o Commercio de transito, prestar grandes auxilios e facilidades ao do deposito. Nos Portos In-

glezes é permittida a livre introdução e exportação de todo o genero de mercadorias e effeitos, mesmo daquelles, que pelos direitos pesados que a Pauta lhes impõe, jámais servem para consumo do Paiz. Esta facilidade e extensão que se dá ao Commercio permittindo o deposito e exportação de tão innumeradas producções é uma fonte de riqueza para a Gram-Bretanha, já pelos ganhos que em seu transitio deixam ao Commerciantes, pelo numero de barcos que se empregam em seu transporte, como pela multidão de braços a que dão que fazer. Com uma Legislação menos ampla e isenta de restricções aquelle Paiz se veria privado destas grandes vantagens que hoje contribuem a augmentar tanto a riqueza nacional, como as rendas publicas; pois que se bem que é certo que nenhum direito percebe o Governo sobre os effeitos que entram e sahem do deposito, é por outro lado evidente que com aquellas utilidades se multiplica o numero de consumidores de tantos artigos de necessidade e de luxo que estão sujeitos a pesados direitos de consumo.

Nos annos de 1832, 33, 34 e 35 foram introduzidos em Inglaterra 155 milhões de libras de caffè, das quaes foram reexportadas 70 milhões, cujo valor não seria menos de 8400 contos de réis, e suppondo que os ganhos do Commerciantes, do Proprietario do Navio, do Corretor, seguros, armazenagens, etc. não passassem além da modica quantia de 15 por cento, só deste ramo resultou á Inglaterra uma utilidade de 1280 contos de réis.

A exportação do assucar chegou nos mesmos annos a 4:172,950 quintaes inglezes que valeriam pouco mais ao menos 25200 contos de réis; e suppondo á vista do exemplo acima citado, que o lucro fossem os mesmos 15 por cento, produziu este artigo 3760 contos de réis.

E se se quizerem multiplicar os exemplos, e calcular os lucros obtidos nos mesmos annos com a exportação de 17 milhões de libras de anil, 8 milhões de libras de cacáu, 93 milhões de libras de algodão em rama, 15 milhões de libras de pimenta, 41 milhões de libras de tabaco, e com a de tantos outros artigos coloniaes e estrangeiros como especies, vinhos, aguas-ardentes, etc. se veria que o commercio de deposito é para a Gram-Bretanha um fecundo manancial de riqueza.

Nem tão pouco é possível calcular o numero de navios e de braços que devem estar constantemente empregados em um commercio tão activo, e ao mesmo tempo tão independente do trafico para o consumo interior e para a exportação das manufacturas do Paiz. Porém, como já se disse, nem as utilidades daquelle ramo de commercio seriam tão pingues, nem com os meios que ellas proporcionam se augmentariam as rendas publicas se a Legislação commercial fosse mais restricta.

Estas continuas importações e exportações constituem o commercio de deposito, que consiste unicamente na faculdade de armazenar os effeitos até que se introduzem para o consumo interior pagando nesse caso os direitos marcados pela Pauta, ou até que se exportem para o Estrangeiro sem pagamento de imposto algum.

O commercio de transitio consiste na livre passagem que um Estado permite aos artigos Estrangeiros que vão destinados para uso de outro Paiz, situado além daquelle por onde passam.

A posição isolada da Inglaterra não lhe exige franquear seu territorio á passagem de mercadorias; mas não succede o mesmo com os Estados do Continente ligados por dependencia reciproca, e encadeados, por assim dizer, uns com os outros. Dispensando o buscar exemplos nas Cidades Hansiaticas, como Hamburgo, Bremen, Lubeck, etc. cujo commercio é quasi exclusivamente de transitio, nem em outras, como Trieste e Genova, cuja prosperidade vai cada vez augmentando desde a abolição dos direitos e impostos que a opprimiam, bastará citar o de França, e da Prussia. Ambas estas Nações caminham hoje a passos largos para a civilisação: em ambas se tem rápidamente desenvolvido o espirito industrial e mercantil, e nenhuma dellas professa principios assáz liberaes em materia de commercio para que seu exemplo possa apparecer como suspeito.

A Prussia, dividida em duas partes, oriental e occidental, encerra uma porção de estados independentes, que não têm outro meio de se proverem dos productos do Ultramar e do estrangeiro de que necessitam, senão atravessando o territorio Prussiano. Hoje em dia acham-se elles todos unidos commercialmente, desde que se formou a Associação de Alfandegas

conhecida pelo nome de Zollverein; porém muito antes que esta união se verificasse, já o Governo Prussiano havia principiado a adoptar certas medidas que modificavam seu systema economico, até que, em 26 de Maio de 1818, publicou uma lei alterando radicalmente a legislação commercial e concedendo grande facilidade ao commercio de transitio e de deposito. No artigo 1.º daquella lei se declara que « que todos os productos estrangeiros, quer naturaes, quer manufacturados podem ser introduzidos, consumidos e despachados de transitio em toda a extensão da Monarchia. » No 6.º se fixa um direito de entrada de meio escudo (280 réis) por quintal prussiano (110 libras.)

Pelo 13.º se estabelece « que os objectos destinados para transitio podem descarregar-se e serem depositados no interior do Reino debaixo da necessaria vigilancia, para depois passarem para o commercio de exportação ou de commissão, sem que por isto fiquem sujeitos a maior direito de entrada, no caso de serem consumidos dentro do Paiz: » e finalmente os artigos 14.º e 15.º se referem a varios casos e logares em que se deverá diminuir o já tão moderado direito de transitio. Os demais artigos da dita lei tractam do commercio interno, para o qual estabelecem tambem varias disposições favoraveis; sendo digno de notar-se, que mesmo aquelles objectos que são prohibidos pela Pauta, como as cartas de jogar e outros, são livres para o transitio.

Os artigos que hei tomado a liberdade de citar, darão a V. Ex.ª uma idéa de quão grandes são as facilidades que por aquella lei a Prussia concede ao commercio de transitio, permittindo que toda a classe de effectos possam atravessar seu territorio, sem pagar imposto algum, excepto um modico direito de entrada. E se se tomar em consideração o character grave daquelle Governo e a conhecida sisudez com que procede em suas resoluções, bem como a experiencia que já devia ter dos resultados que a livre navegação fluvial havia produzido nos diversos estados de Allemanha e na propria Prussia, com facilidade se póde assegurar, que ao dictar aquella lei previa já os grandes beneficios que fá trazer ao Paiz, e que logo a experiencia confirmou.

Verificada depois a Associação de Alfandegas entre a Prussia e os mais estados, as disposições daquella lei não só conti-

nuaram vigentes, mas se tornaram extensivas a todos os que compõem a união; e mesmo por leis posteriores (em 1836) se diminuiu consideravelmente o direito de entrada e de saída sobre os effectos que vão de transitio.

A Associação Allemã é uma prova evidente de que entre povos que a natureza tem collocado juntos existe uma communnidade de interesses maior do que geralmente se pensa; e de que quando varios Governos empregam, de boa fé, seus esforços, não em se fazerem a guerra mutuamente, mas em promover a felicidade de seus respectivos subditos, podem chegar a conciliar com vantagem reciproca até os interesses que parecem mais oppostos. Com difficuldade se haveria acreditado, ainda ha pouco, que diversos estados, zelosos de sua independencia, com Alfandegas proprias, leis differentes e necessidades diversas podessem reunir-se para terem uma Alfandega commum e uma unica fronteira sem menoscabar por isso sua independencia politica: mais difficil houvera parecido ainda que a Baviera e a Saxonia, cujos productos e manufacturas são quasi as mesmas ou mui semelhantes ás da Prussia fizessem tambem parte daquella Associação; porém talvez se haveria julgado cousa impossivel que essa reunião de Alfandegas e de interesses, á primeira vista tão oppostos, podesse ter dado em resultado o augmentar-se tão rápida e consideravelmente a prosperidade geral de todos os estados daquella liga.

Se depois de examinado o estado da Prussia se passar a observar o systema que se segue em França, se verá que o commercio de deposito goza alli das mesmas vantagens e facilidades que em Inglaterra. Para este fim ha 25 portos estabelecidos em que podem introduzir-se e armazenar-se todos os productos e manufacturas estrangeiras, quer sejam destinadas para consumo do Paiz conforme a necessidade o exigir pagando nesse caso os direitos marcados na Pauta, quer sejam exportadas do Reino sem pagar então imposto algum. Os armazens destes 25 portos se acham debaixo da vigilancia directa e immediata do Governo: porém em muitos outros existe a faculdade de depositar certa classe de effectos nos proprios armazens dos commerciantes, responsabilizando-se estes pelo pagamento no caso de serem consumidos no Paiz ou a justificar sua exportação. Este ultimo modo se chama deposito ficticio.

Ainda que a situação topographica de França a torna sumamente favoravel para o commercio de transito, e ainda mesmo quando este fosse desde tempos permittido, estava comtudo sujeito a restricções taes que foi de pouca importancia até que, convencido o Governo Francez de que a passagem de mercadorias atravez do seu territorio não poderia prejudicar sua industria, e que, pelo contrario, daria vida á navegação interior e exterior e seria origem de grandes utilidades para seus subditos, poz termo ás difficuldades que o entorpeciam, publicando a lei de 9 de Fevereiro de 1832.

Desde então todas as producções estrangeiras, quer natuaes, quer manufacturadas podem passar por transito ficando sujeitas a certas condições, que são: exame, sêllo, fiança de transito e o insignificante direito de 51 centimos (80 réis) por cada cem kilogrammos de pêsô (217 arrateis). E esta faculdade da mesma maneira em França que na Prussia não se limita aos artigos de commercio licito, pois que abrange aquelles cujo consumo no Paiz está prohibido pela Pauta, e que podem passar livremente com tanto que se submettam a uma vigilancia mais sevêra. As Nações que mais se utilisam do territorio Francez para o transporte de suas mercadorias são a Belgica, Inglaterra, Allemanha, Sardenha, Suissa, Hespanha e os Estados-Unidos; porém apesar de que o commercio de transito em França é já assaz consideravel, poderia ainda chegar a ponto muito maior se as communicações e vias de transporte fossem mais baratas e regulares.

A quantidade de effectos que se transportam por transito chega geralmente de 30 a 40:000 toneladas, havendo sido em 1840 de 35:631 toneladas, e seu valor de 196.283:664 francos. Desde 1832 em que a nova lei principiou a ter vigor até 1838, houve um augmento mui consideravel neste ramo de commercio, a saber: 124 por cento tomando por base o valor dos effectos, e 141 por cento com relação a seu pêsô. A facilidade de communicações resultante dos muitos caminhos de ferro cuja construcção o Governo promove com tantos esforços, contribuirá ainda mais a ampliar o commercio interno da França.

A introducção por terra das mercadorias destinadas para transito é verificada principalmente por Strasburgo; e por mar por Marselha e pelo Havre. Em 1832 sómente entraram por

Strasburgo 233:000 kilogrammos, havendo chegado em 1836 a 8.238:000 kilogrammos. A importação por Marselha e pelo Havre, que chegou em 1832 a 8.959:000 kilogrammos, havia subido em 1836 a 12.685:000 kilogrammos.

Para a exportação dessas mesmas mercadorias não são os pontos mais importantes Strasburgo, Marselha, e o Havre por onde principalmente foram introduzidas, e de cada um dos quaes não sahiram em 1836 mais de 1.000:000 de kilogrammos; em quanto que Huningue e S.<sup>a</sup> Louis por onde não entraram no mesmo anno mais de 1.000:000 de kilogrammos, despacharam entre ambos 17.174:000.

Facil é agora de conhecer, á vista dos dados apontados, que vantagens tão consideraveis deve a França tirar de um ramo de commercio, de certo modo ficticio; e a quanto devem montar as commissões, transportes por terra e por mar, armazenagens, etc. sobre uma massa de effeitos de 40:000 toneladas de pêsô e do valor de mais de 200.000:000 de francos; e é tão certo que o seu Governo não encara esta questão senão como um meio indirecto de augmentar a riqueza do Paiz, que todo o producto dos direitos de transito e de deposito figuram na receita geral da Nação pela insignificante somma de 220:000 francos.

Talvez que me tenha demorado mais do que devera em apresentar os dados antecedentes, arriscando-me a molestar a attenção de V. Ex.<sup>a</sup>; porém julguei que nada poderia contribuir mais efficaçmente a illustrar a questão a que deu origem a condição 10.<sup>a</sup> de minhas propostas, do que apresentar o exemplo de duas Nações tão adiantadas em civilisação como a Prussia e a França, e demonstrar que tanto uma como outra, longe de se opporem á livre passagem por seus respectivos territorios dos productos e manufacturas estrangeiras, e de considerar este ramo de commercio como origem de competencia damnosa para sua agricultura e sua industria, só vêem nelle um novo manancial de prosperidade e de riqueza.

Depois destes exemplos, creio que não servirá o precedente do que occorreu por occasião da navegação do Douro que contra aquella condição se invocou; pois que não ha motivo para crer que contra o que succede em outras Nações, nada houvera perdido Portugal permittindo a livre passagem das

mercadorias que pelo Douro fossem levadas para Hespanha; porém ainda mesmo reconhecendo como util o que se acha disposto com respeito á navegação daquelle Rio, não se segue que por isso devesse servir de regra para decidir a questão do Têjo.

As vantagens da navegação do Têjo são evidentes; aberta a comunicação desde Aranjuez até Lisboa, forçosamente esta Capital virá a ser o mercado geral aonde venham a comprar todos os artigos coloniaes e estrangeiros de que necessitarem uma população de tres milhões de habitantes, e outra Capital que conta mais de 300.000. Não serão os Commerciantes Hespanhoes os que maiores beneficios obterão de um tão extenso commercio; Lisboa o unico porto de mar em toda a linha de navegação, podendo comprar directamente ao productor e ao fabricante, recebendo as mercadorias pelo seu primeiro custo para depois as vender com avultados lucros ao Comerciante Hespanhol, tendo numerosos navios consignados a seus Negociantes que cobrarão os fretes, os seguros, e commissões, e occupando a multidão de braços que um trafico tão activo pede, Lisboa, digo, será indubitavelmente quem deve obter os beneficios mais pingues da navegação.

Por outro lado ao exportarem os habitantes das Provincias Hespanholas situadas nas margeos do Rio seus productos de agricultura e industria, não irão buscar relações directas de commercio nos diversos portos estrangeiros donde a sua introdução seja conveniente. Os creadores de gado e os lavradores enviarão as lãs, os cereaes, e fructas ás casas portuguezas que se encarregarão de as pôr em deposito ou baldealas para os navios que as devam conduzir aos diversos mercados; e talvez, como já ponderei a V. Ex.<sup>a</sup>, venha a ser um incentivo para o restabelecimento da Marinha Portugueza um deposito que, tanto em seus generos de exportação como nos de importação, porá em movimento maritimo uma tão consideravel quantidade de effeitos de transporte.

Nem poderá deixar de contribuir de grande modo ao esplendôr e prosperidade de Lisboa o estabelecimento das diversas fabricas de toda a classe que se estabelecerão em seu recinto. Qual é a população do mundo que, mais do que os habitantes das Provincias Portuguezas situadas á margem do



Rio, poderá contar com tres milhões de consumidores que as Provincias interiores de Hespanha lhes offerecem? E este consumo é tanto menos variavel, e tão pouco sujeito ás rivalidades que geralmente se lhe disputam, quanto que nem ha eventualidade de podêr transportar os generos de que carece com vantagens de preços de conducção por differentes caminhos. As fabricas de algodão, se, como é de crer, se reformarem em breve as Pautas Hespanholas, as de sedas, de ferro, de pannos, de cortumes e de tantos outros productos como as que a industria moderna põe em movimento, poderão contar com numerosos consumidores que as farão viver e prosperar: seus lucros serão consideraveis e seguros: e é de crer que com um estímulo tão poderoso se despertará o genio portuguez para entrar com vantagem no campo das emprezas industriaes a que tantas facilidades offerece a riqueza de seu territorio e a admirável posição de sua Capital.

Porém Portugal perderia todas estas vantagens tão obvias e evidentes se infelizmente seu Governo insistisse em impôr os direitos de Alfandega ás mercadorias que atravessassem o Têjo com direcção a Hespanha. A razão é mui simples: os generos não viriam por este caminho, e não vindo elles não haveria Empreza que com a perspectiva de uma ruina certa quizesse levar a effeito a dispendiosa e difficil obra da navegação. Porém, suppondo mesmo por um momento que se cegasse a ponto de enterrar nella avultados capitaes, seria completamente impossivel o podêr costear suas enormes despezas. O commercio procura sempre os meios mais cómmodos e baratos de transporte para suas mercadorias; e sendo em geral muito menos custosa a conducção por agua do que a conducção por terra, é claro que preferiria a entrada e a sahida pela carreira do Têjo; porém de que serviria esta barateza de transporte se elle fosse sobre-carregado com outro tanto pelos direitos da Alfandega? As mercadorias que para serem introduzidas em Hespanha pelo Têjo tivessem que pagar dobrados direitos de introducção, o que impõem a Pauta Portugueza e o ordenado pela Pauta Hespanhola, nunca poderiam competir-nos mercados de Madrid, Toledo, Talavera e mais povoações de Hespanha sitas á beira do Rio, com as que viessem por Santander, Cadiz, ou Alicante. A differença do preço de conducção seria mais que amplamente

cômpensada com o excesso nos direitos de introduccão; e nenhum Commerciante Nacional ou Estrangeiro levaria seus gêneros pelo Têjo, sobrecarregando-os voluntariamente com dobrados direitos de Alfandegas, quando enviando-os por outros pontos poderia competir com igualdade de vantagens nos mercados.

O resultado da adopção desta medida seria mui simples. Não seria comprehendida a navegação, e mesmo no caso della haver sido levada a effeito quando se exigisse o direito de introduccão, o commercio fugiria de um caminho tão vexatorio, ficando Portugal privado não só das immensas vantagens que ella lhe proporcionaria, mas das sommas que em consequencia dos direitos de transitio reverteriam em favor de seu Thesouro, e dos incalculaveis lucros que por suas fabricas, commissões, armazenagens e conducções seu commercio e industria tirariam. A perspectiva não pôde ser duvidosa; nada pôde ganhar impondo direitos de entrada que seriam illusorios, porque impediriam a entrada dos generos sobre os quaes havia de recahir o direito; ao passo que perde com certeza as vantagens evidentes que a navegação lhe offerece. A resolução pois deve ser aquella dictada pelas boas doutrinas economicas, e igualmente pela sua conveniencia propria e prosperidade futura.

As demais condições por mim propostas a V. Ex.<sup>a</sup> ainda não soffreram até agora impugnação alguma; a comparação, feita por um Periodico, entre os preços actuaes de transporte e o maximo que se estabelece para aquelles que a Empreza deve carregar, prôva unicamente, no caso de ser ella exacta, que por seu proprio interesse, e a bem de sua conservação deverá ella diminuir sua tarifa até nivela-la com os preços mais moderados, a fim de competir com vantagem com aquelles que hoje se occupam com transportes, a nenhum dos quaes fica prohibido navegar no Rio.

Contra isto se poderá allegar que uma Companhia Portugueza apresentára propostas ao Governo de Sua Magestade Fidelissima para o mesmo fim, compromettendo-se a transportar passageiros e mercadorias por menor preço do que o maximo estabelecido em minhas propostas. Convenho desde logo que as propostas do Sr. Sá Nogueira, insertas no Diario do Governo N.º 297, tem esta vantagem apparente sobre as minhas: po-

rém como o ajuizar de um projecto á vista de uma unica de suas condições não daria uma idéa cabal delle, sem ser minha intenção censurar de modo algum aquellas propostas, creio comtudo que devo chamar a attenção de V. Ex.<sup>a</sup> para as vantagens que em favor daquellas por mim apresentadas, resulta da comparação de ambas.

Desnecessario me parece, depois do que levo dito nesta extensa exposição, repetir os maiores benefícios que a navegação de Aranjuez a Lisboa proporcionaria ao Paiz; e sómente tomarei a liberdade de observar a V. Ex.<sup>a</sup> que todas as obras indispensaveis para que ella seja levada a effeito, como os exames que são necessarios para se vir no conhecimento de que classe tem estas de ser, e a quanto montará seu custo, serão exclusivamente feitas á custa da Empreza; e que nas concessões que peço como compensação dos riscos, e para de alguma sorte cubrir o avultado capital que para isso é necessario, não ha uma unica que offereça prejuizo algum nem a Portugal nem ao seu Governo. A Companhia representada pelo Sr. Sá Nogueira pede, pelo contrario, ao Governo de Sua Magestade Fidelissima as seguintes concessões:

- 1.<sup>a</sup> Privilegio exclusivo para a navegação por espaço de 40 annos. (Artigo 1.<sup>o</sup>, 1.<sup>a</sup> Parte.)
- 2.<sup>a</sup> Diminuição da 6.<sup>a</sup> parte nos direitos de Alfandega sobre os generos conduzidos em seus barcos. (Artigo 2.<sup>o</sup>, 1.<sup>a</sup> Parte, e Artigo 2.<sup>o</sup> e 7.<sup>o</sup> da 2.<sup>a</sup> Parte.)
- 3.<sup>a</sup> Isenção de contribuições e de direitos sobre maquinas, barcos, e combustiveis. (Artigo 3.<sup>o</sup>)
- 4.<sup>a</sup> Donativo de toda a madeira de que necessitar para construir e conservar pontes e caes. (Artigo 7.<sup>o</sup>, 1.<sup>a</sup> Parte.)
- 5.<sup>a</sup> Que os acrescidos do Téjo serão dados de aforamento e estes fóros ficarão pertencendo á Empreza. (Artigo 8.<sup>o</sup>, 1.<sup>a</sup> Parte.)
- 6.<sup>a</sup> Que o Governo haja de comprar e ponha á disposição da Empreza duas dragas pelo menos, e durante quatro mezes de cada anno. (Artigo 9.<sup>o</sup>, 1.<sup>a</sup> Parte.)
- 7.<sup>a</sup> Que o Governo faça passar por Lei um projecto pelo qual sejam obrigados os donos das propriedades situadas á beira do Rio a fazer, á sua custa, plantações marginaes. (Artigo 10.<sup>o</sup>)
- 8.<sup>a</sup> A propriedade das aguas de Téjo. (Artigo 12.<sup>o</sup>, 1.<sup>a</sup> Parte.)

9.<sup>a</sup> Privilegio exclusivo para a construcção das pontes que lhe convierem. (Artigo 13.<sup>o</sup>, 1.<sup>a</sup> Parte.)

10.<sup>a</sup> Que o Governo lhe entregue 666:000\$000 réis em Inscrições de 5 por cento as quaes poderá negociar desde logo. (Artigo 5.<sup>o</sup> da 2.<sup>a</sup> Parte.)

11.<sup>a</sup> Que o Governo lhe entregue 30:000\$000 réis em cada um anno durante os 40 que dura seu privilegio, ou até completar o reembolso do capital (Artigo 5.<sup>o</sup>, 2.<sup>a</sup> Parte.)

12.<sup>a</sup> Que o Governo lhe assegure 6 por cento de interesse annual sobre os capitaes que empregar na navegação de Abrantes para cima. (Artigo 6.<sup>o</sup>, 2.<sup>a</sup> Parte.)

13.<sup>a</sup> Isenção de cargos de municipio e recrutamento para os Empregados da Empreza. (Artigo 5.<sup>o</sup>, 1.<sup>a</sup> Parte.)

14.<sup>a</sup> Propriedade do Têjo, suas margens e aguas desde o Rocio de Abrantes até á raia de Hespanha; e bem assim a propriedade de quaesquer rios, ribeiras, vallas ou esteiros, e seus afluentes, suas aguas e margens, e quanto dellas ou de seus leitos se extrahir. (Artigo 4.<sup>o</sup>, 2.<sup>a</sup> Parte.)

15.<sup>a</sup> O monopolio de estabelecer barcas de passagem. (§ 5.<sup>o</sup> Artigo 4.<sup>o</sup>, 2.<sup>a</sup> Parte.)

16.<sup>a</sup> A preferencia a favor da sua Empreza para a construcção de pontes e estradas. (Artigo 11.<sup>o</sup>, 2.<sup>a</sup> Parte.)

17.<sup>a</sup> Que o Governo fornecerá á Empreza, para ser empregada nos trabalhos desta obra, a tropa que por ella fôr requisitada.

18.<sup>a</sup> Uso de armas de fogo para a tripulação de seus barcos. (Artigo 6.<sup>o</sup>, 1.<sup>a</sup> Parte.)

19.<sup>a</sup> Que todos os barcos que transitarem no alto Têjo pagarão um direito á Empreza.

Em unica retribuição se compromette o Sr. Sá Nogueira a navegar com seus barcos até ao ponto em que achar vinte pollegadas de agua.

Como o proprio interesse publico exige que se concedam grandes vantagens ás Emprezas que se encarregam de obras de reconhecida utilidade publica, pois que a prosperidade de umas serve de estimulo a muitas outras, nada haveria que dizer contra as concessões que o Sr. Sá Nogueira pede, se ellas estivessem em proporção com os riscos que tivesse a correr e com os capitaes que houvesse de empregar. Porém, examinada a sua

proposta se vê que os trabalhos que tem de ser feitos para melhorar a navegação consistem unicamente na limpeza do Rio, que o Governo tem de pagar comprando as dragas e costeadando-as; e nas plantações marginaes feitas á custa dos proprietarios dos terrenos. Do que resulta que os gastos daquella Empreza ficam reduzidos á compra de alguns barcos, e isto sómente no caso, não provado até agora, de que o trabalho das dragas e as plantações marginaes lhe proporcionem vinte pollegadas de agua.

Ao fazer o leve exame que precede devo assegurar de novo a V. Ex.<sup>a</sup> que não foi minha intenção censurar de modo algum as propostas do Sr. Sá Nogueira, mas tão sómente demonstrar as vantagens daquellas que a V. Ex.<sup>a</sup> hei apresentado.

Nem creio tão pouco que deve perder-se de vista que a navegação do Rio desde Lisboa até á fronteira de Hespanha, por um territorio de população escassa, sem grande variedade de producções, sem populosas cidades em sua carreira, e sem novos e numerosos consumidores que dêem impulso á industria, só proporcionaria aquelles beneficios parciaes e puramente locais que naturalmente se derivam de abrir qualquer outra via de communicacão; mas que jámais podem comparar-se as immensas vantagens de adquirir um vasto e seguro mercado e a todas as demais que hei indicado a V. Ex.<sup>a</sup> nesta representacão.

E se por outro lado se considera quão pequeno deve ser por aquellas causas o trafico isolado entre Lisboa e a fronteira, e por conseguinte quão escassos os productos que renda a qualquer Empreza que se encarregue da navegação; e se assim mesmo se tem em conta as grandes difficuldades que o Rio apresenta e as avultadas despezas que será preciso fazerem-se para as vencer, especialmente desde Abrantes até á fronteira, não será difficil conhecer que a navegação do Têjo na parte que corre em Portugal, não póde tão pouco ser olhada por si só como uma especulacão lucrativa, a menos que a navegação inteira do Rio não esteja unida em uma só mão.

A esta razão deve sem duvida attribuir-se o haver a Empreza representada pelo Sr. Sá, (não obstante haver eu proposto a V. Ex.<sup>a</sup> torna-lo navegavel em toda a sua extensão, sem genero algum de sacrificios por parte do Governo e sem pêsos para os Povos), offerecido ultimamente habilitar a navegação

desde Abrantes até á fronteira, debaixo de condições, não só ainda mais favoraveis para ella do que as minhas, mas até exigindo do Governo a obrigação de reembolsar o capital que nelle empregue, e de completar um rendimento de 6 por cento ao anno no caso de que os productos dos transportes, e dos demais arbitrios que pede não chegassem a prefazer aquelle interesse. Isto prova talvez a desconfiança com que aquella Empreza olha uma obra em que é mais que provavel que os réditos não se achem em justa proporção com os avultados gastos que para a sua execução são necessários.

Talvez se podesse dizer que a livre passagem pelo Rio das mercadorias que fossem destinadas para Hespanha e dos effeitos do mesmo Reino que baixassem com direcção ao mar, daria origem ao contrabando com prejuizo das rendas do Theouro. Este receio, no caso de ser fundado, deveria existir mesmo quando o Rio não fosse navegavel senão até á fronteira de Hespanha, e poderia applicar-se igualmente a qualquer outra nova via de communicacão; porém similhante receio não póde nem deve existir; é sabido que os que se empregam naquelle trafico não procuram jámais nem as estradas reaes, nem aquelles caminhos mais publicos e frequentados em que a acção fiscal se deixa sentir com mais força e mais activamente; por outro lado, nenhuma outra via de communicacão é tão susceptivel de uma fiscalisação activa e vigilante como um Rio navegavel; e até a circumstancia de estar o transporte dos effeitos de importação e exportação commettido ao cuidado especial de uma unica Empreza, impossibilitaria ainda mais a fraude, pois que em nenhum caso poderia ella ter logar sem connivencia da mesma Empreza; e facil é de conhecer, quer seja que se olhe para a sua respectabilidade, quer se attenda aos graves interesses que comprometteria tornando-se cumplice de um trafico illicito, que sendo ella a primeira que se opporia a toda a tentativa de contrabando, chegaria a ser para o Governo, muito antes um auxiliar poderoso, do que um obstaculo contra a boa administração.

Os exemplos que em outro logar hei apresentado quanto ao livre transito que a França, Prussia, e outras Nações concedem aos productos de agricultura e manufacturas estrangeiras, e o maior impulso que cada dia dão ao commercio, á medida

que a experiencia faz vêr os beneficos resultados dos primeiros ensaios, não provam sómente que o transitio dos effeitos estrangeiros não damna de modo algum a agricultura e industria do Paiz por onde passam, mas provam tambem até á evidencia, que até ainda nos casos mais difficeis quaes são os do transitio por terra, a acção fiscal bem regularisada é por si só bastante para impedir a fraude, sem necessidade de crear novos estorvos e de sacrificar grandes interesses aos receios de um mal talvez imaginario.

Porém suppondo ainda que não houvesse uma Empreza tão interessada como o *mesmo* Governo na repressão do contrabando, nem que existissem as facilidades que um Rio offerecê á fiscalisação para exercer sua vigilancia; quaes são os objectos que poderiam introduzir-se clandestinamente de Hespanha em Portugal? As Provincias interiores de Hespanha que o Téjo atravessa carecem completamente de fabricas, e não as havendo, claro é que não é possivel a illicita introducção de manufacturas de classe alguma; nem tão pouco pôde haver esse receio para o futuro se se considerar, que por poucos esforços que os Portuguezes fizessem para crear uma industria fabril, a que tanto estimulo lhes deve dar o acharem-se senhores exclusivos de um mercado tão vasto e seguro, jámais poderiam os habitantes das Provincias Hespanholas sitas á margem do Rio competir com aquelles que, pela posição da sua Capital, podem receber os primeiros objectos de fabricação, as maquinas e combustiveis por um preço muito menor. A possibilidade de fazer o contrabando fica pois reduzida aos productos naturaes, dos quaes a maior parte são objectos de primeira necessidade; porém nestes tão pouco seria elle provavel; porque não levando Hespanha vantagem alguma a Portugal, quer seja no clima, na fertilidade do seu solo, ou em um melhor systema de agricultura, não pôde haver duvida de que o preço daquelles productos deveria ser o mesmo em ambos os Paizes, e neste caso não pôde haver incentivo para a fraude; porém se porque Portugal abandonasse a cultura de suas terras, ou por outras causas independentes de sua vontade resultasse em algumas occasiões tal escassez ou tal desigualdade nos preços que servissem de motivo a um contrabando excessivamente difficil pelo pèzo e volume daquelles objectos, de certo seria então o Governo Portuguez o mais in-

teressado em se aproveitar da facilidade de uma communição por agua que lhe daria os meios de aliviar a classe pobre, proporcionando-lhe por preços commodos os artigos de primeira necessidade, como hoje succede com as carnes de Galliza que se consomem em Lisboa; e se por um calculo errado não permitisse, em um caso semelhante, a introdução dos artigos que a necessidade reclamava imperiosamente, forçosamente se faria o contrabando, não certamente pelo Rio, quer elle fosse navegavel ou não, mas sim por outros sitios menos frequentados e mais livres da acção fiscal.

Persuado-me ter destruido completamente todas as objecções que até aqui se tem apresentado contra minhas propostas; e se nisto me hei occupado mais largamente do que o que talvez fosse necessario, visto dirigir-me a uma pessoa tão illustrada como V. Ex.<sup>a</sup>, espero que me servirá de desculpa o interesse de um assumpto cuja resolução tanto deve influir na prosperidade e bem estar de ambos os Reinos da Peninsula. O conhecido interesse de Sua Magestade Fidelissima pelo bem estar de seus povos, o zêlo e patriotismo de seu Governo, e a illustração das Camaras da nobre Nação Portugueza, me fazem nutrir a esperanza de que o Projecto que tive a honra de apresentar a V. Ex.<sup>a</sup>. merecerá um acolhimento favoravel.

Deos guarde a V. Ex.<sup>a</sup> = Lisboa 10 de Janeiro de 1845.  
= Ill.<sup>mo</sup> e Ex.<sup>mo</sup> Sr. Conselheiro Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Reino. = *Manoel Bermudez de Castro.*

---

**PROPOSIÇÕES**
**FEITAS AO GOVERNO**

PELO SENHOR

**AYRES DE SÁ NOGUEIRA.**


---

**PROPOSTA PARA O MELHORAMENTO DO TÉJO E SUA NAVEGAÇÃO A VAPOR ATÉ Á RAIA DE HESPAÑHA, APRESENTADA AO GOVERNO DE SUA Magestade FIDELÍSSIMA EM 7 DE DEZEMBRO DE 1844, POR AYRES DE SÁ NOGUEIRA, COMO REPRESENTANTE DE UMA EMPRESA PORTUGUEZA PARA ESTE FIM.**

**S**ENHORA! — Ao concurso que Vossa Magestade foi Servida mandar abrir pela Secretaria d'Estado dos Negocios do Reino, em 4 de Dezembro de 1843, para que quaesquer pessoas, Emprezas, ou Companhias que se quizessem encarregar do melhoramento do Téjo, apresentassem as suas propostas na mesma Secretaria, concorreu Ayres de Sá Nogueira, como representante de uma Empreza toda Nacional, cuja proposta apresenton ao Governo em tres de Fevereiro do presente anno.

Mezes decorreram sem que contracto algum se ultimasse a este respeito; e tendo apparecido uma proposta hespanhola no mesmo sentido, Ordenou Vossa Magestade se abrisse novo concurso em nove de Outubro proximo passado: em consequencia do que Ayres de Sá Nogueira, como representante da mencionada Empreza Nacional, tem hoje a honra de levar á augusta presença de Vossa Magestade uma proposta dividida em duas partes, inteiramente separadas para todos os seus effeitos (unica que Portuguezes até agora hajam offerecido) para o total e importantissimo melhoramento do Téjo, desde Villa

Nova da Rainha até ao ponto da raia, em que as duas margens cessam de ser ambas de Portugal.

A primeira parte é igual á proposta submittida ae Governo de Vossa Magestade em tres de Fevereiro ; modificada porém nas exigencias, e ampliada nas importantissimas vantagens que a Empreza offereceu. A segunda parte tracta do melhoramento do Alto-Téjo, considerado tal de Abrantes até ao dito ponto da raia ; tornando-o navegavel para embarcações que não sejam os dous ou tres pequenos barcos, que muito a custo ainda hoje alli navegam.

As mais altas considerações, innumerossimos calculos effectuados sobre quantos dados se possam desejar, conhecimentos praticos e scientificos das difficeis e dispendiosas obras a fazer deixam á Empreza Nacional a convicção de que — pede o menos, e offerece o mais possivel ; devendo notar-se que quasi todas as condições relativas ao Alto-Téjo encerram doutrina sancionada pelo Governo de Vossa Magestade, e pelas Côrtes, no contracto approved para a canalização da Valla da Azambuja.

A ventura de todo o paiz, e muito especialmente de tres Provincias, a nacionalidade da Empreza, e a breve effectividade que dará a seu contracto, em virtude de, com innumeradas fadigas, e excessivos gastos, nada haver esquecido, já na consulta e confrontação de tudo quanto sobre este objecto se ha escripto, desenhado, e orçado, já por nacionaes e estranhos, já em reconhecimento seu do estado do rio, systema de obras a seguir, e ajuste de barcos de vapôr de especial construcção, e de todas as maquinas de que carece para este fim, fazem esperar á mesma Empreza o merecer a approvação do Governo de Vossa Magestade.

*Proposta de um Contracto entre o Governo de Sua Magestade Fidelissima, e Ayres de Sá Nogueira, como representante de uma Empreza para o melhoramento do Têjo, e sua navegação a vapor até ao ponto da raia, em que as duas margens deste rio cessam de ser ambas de Portugal.*

PRIMEIRA PARTE.

*Melhoramento e navegação do Têjo de Abrantes para baixo.*

Artigo 1.º **S**ERÃO concedidos a esta Empreza quarenta annos de privilegio para que, com a exclusão absoluta de quaesquer outros concorrentes, haja de fazer a navegação por vapor entre todos os portos do Têjo. Exceptua-se porém o tomar passageiros em Lisboa, para onde hoje são conduzidos pelos vapôres da actual Companhia; e vice-versa desses portos para Lisboa.

§ unico. Este privilegio terá todo o seu effeito para o exclusivo desta navegação, ainda mesmo quando outro qualquer motor seja descoberto neste intervallo, pois que nesse caso, e quando elle se pretenda pôr em pratica em Portugal (depois de se provar de maior vantagem publica) será para a execução sempre preferida esta Empreza, que desde logo terá o direito de o levar a effeito, se lhe convier; gozando em tal caso do mesmo exclusivo que aqui se lhe concede, como as demais condições a seu favor, que fôrem julgadas necessarias.

Art. 2.º Em todo o tempo deste privilegio e em todos os generos que transitarem nos barcos desta Empreza, se abaterá sempre nos portos de Lisboa e districto das Sete Casas, e a favor de seus donos a sexta parte de todos os direitos que de entrada actualmente se pagam, ou de futuro vierem a pagar-se.

Art. 3.º Igualmente em todo o tempo deste privilegio, esta Empreza gozará da isenção de todo e qualquer direito, ou

imposto ordinario, ou extraordinario, de qualquer denominação que seja, directo ou indirecto, que de presente haja, ou de futuro possa haver.

Art. 4.º É permittida tambem a esta Empreza a livre aquisição dos barcos respectivos, e de todas e quaesquer machinas e aparelhos que se destinarem aos fins a que se propõe, isto em qualquer parte onde lhe convenha adquiri-los; podendo os mesmos barcos, e mais objectos supraditos serem introduzidos no porto de Lisboa, seja directamente, seja por baldeação de qualquer porto, sem direito algum, e reexportados do mesmo modo, quando assim convenha á Empreza, tudo mediante a fiscalização precisa, para evitar qualquer desvio ou fraude. Durante o tempo deste contracto, não pagará a Empreza outros direitos de entrada pelo carvão de pedra necessario para o consumo dos seus barcos, além dos que se acham actualmente estabelecidos sobre a importação deste combustivel.

Art. 5.º Os Mestres dos vapôres, Artistas, e Arraes, empregados nesta Empreza, serão isentos de Recrutamento, Guarda Nacional, Jurados, e Cargos Administrativos.

Art. 6.º A tripulação dos barcos poderá usar de armas de fogo, ou de outra natureza.

Art. 7.º Para a formação e conservação de pontes e cães, e mais arranjos que fôrem precisos á Empreza, o Governo lhe fornecerá dos pinhaes nacionaes, onde mais convier á mesma Empreza as madeiras de que precisar para todo o tempo deste privilegio, ficando no fim d'elle, as ditas pontes e cães pertencendo á Fazenda Nacional.

Art. 8.º Todos os accrescidos do Téjo que fôrem resultado da execução da Lei de plantações marginaes, cujo projecto se junta, serão dados de aforamento, e estes fóros ficarão pertencendo á Empreza; isto porém não se entende, com o direito áquelles accrescidos, que por qualquer titulo estão cedidos a outras pessoas, ou á Companhia das Lezirias, de modo que jámais ataque qualquer direito de terceiro.

Art. 9.º Nos mezes de Junho, Julho, Agosto, e Setembro, ou nos quatro mezes em cada anno que mais convenham, e em quantô fôrem precisas á Empreza, o Governo lhe fornecerá por emprestimo, pelo menos, duas dragas, com os respectivos barcos de limpeza, e tudo quanto lhes respeita; sendo

em todo o tempo em que fõrem por ella empregadas a sua despeza satisfeita por conta da Empreza.

Art. 10.º O Governo se obriga a apresentar ás Côrtes o Projecto de Lei junto, e a fazer todas as diligencias ao seu alcance para que o dito projecto, que versa sobre plantações marginaes no Têjo, alli passe como Lei, com as alterações que se julgarem convenientes, e da mesma fórma a diligenciar outro tanto em todas as partes deste Contracto, que precisarem da approvação dos Corpos Legislativos.

Art. 11.º O Governo nomeará, por proposta da Empreza, que comprehenda tres nomes, um Official Portuguez, de reconhecida intelligencia, para especialmente inspeccionar e dirigir, de accôrdo com a dita Empreza, tanto as plantações marginaes, como a dragagem, e de mais obras do Rio. Em caso de haver dúvida entre o dito Official e a Empreza, o Governo nomeará um terceiro para as decidir.

Art. 12.º A esta Empreza é concedida a propriedade das aguas do Têjo, salvo naquella parte em que possa atacar direitos estabelecidos.

Art. 13.º Sómente esta Empreza nos rios e ribeiras que a esta parte do Têjo vem desaguar poderá estabelecer, convingo-lhe, as pontes que de novo se julgarem necessarias para a sua passagem, a qual se fará mediante a paga do direito, que será estabelecido por uma Tabella, approvada pelo Podêr competente; não se entendem nisto comprehendidas as que a Empreza declarar lhe não convém.

Art. 14.º O Governo, no sitio que fica entre a Ribeira Nova e o Terreiro do Trigo, determinará um local onde a Empreza estabeleça um cães a que possam atracar os vapôres para o embarque, e desembarque de suas cargas e passageiros, o qual ficará na posse desta até ao fim do seu privilegio.

#### *Obrigações da Empreza.*

Artigo 1.º A Empreza se obriga a levar os seus barcos até todos aquelles pontos do Têjo, para os quaes haja, desde Villa Nova da Rainha, uma carreira sempre seguida, e sempre desembaraçada, e constante, e que pelo menos tenha a altura de vinte pollegadas de agua, salvo porém o caso de perigo para

os ditos barcos, ou o de razão justificada, que a tanto os impeçam, cessando então a obrigação, em quanto esses obstaculos não fôrem removidos.

Art. 2.º Obrigam-se tambem

1.º A dar principio a esta navegação, dous annos depois de concluidas as plantações marginaes, e obras de dragagem, e que tenham produzido constantes as ditas vinte pollegadas de altura de agua. E nestes termos.

2.º A estabelecer as carreiras tres vezes por semana de ida e volta, e se o movimento o pedir, em todos os dias, e em mais de uma viagem.

3.º A começa-la ainda antes onde, em todo o anno, os seus barcos achem possibilidade de navegar; com tanto que o espaço a decorrer não seja menor de dez legoas a contar de Villa Nova da Rainha para cima; podendo comtudo começar nos mezes de inverno, e ainda mais cedo se lhe convier, e achando para isso possibilidade.

Art. 3.º No caso de se ter levado a effeito quanto fica dito nos dous Artigos antecedentes desta obrigação, e quanto para este fim fôr necessario, se a Empreza não tiver estabelecido a dita carreira, na fórma determinada nos mesmos Artigos (salvo o caso de justificada razão que o tenha impedido), este privilegio lhe será retirado sem que o Governo em nada tenha a responder pelas despezas que a Empreza tiver feito.

Art. 4.º Que o preço do frete para os generos será, sempre que seja possivel, calculado por arrobas, e será pago a razão de um real e meio por cada arroba, e por cada legoa: por legoa se entenderá sempre qualquer espaço que se decorra até esta se completar.

Art. 5.º Os passageiros pagarão á pôpa a razão de oitenta réis por cada legoa que decorrerem, e á prôa a razão de quarenta réis na fórma acima.

Art. 6.º Os objectos cujo volume figure mais do que o pêso, pagarão o frete por convenção.

Art. 7.º Os objectos combustiveis pagarão pelo que se convencionar, e o seu transporte poderá ser rejeitado pela Empreza.

Art. 8.º Estes preços poderão ser alterados para menos no todo, ou em parte quando á Empreza convier. Quando

porém entender que lhe convém tornar a eleva-los, podê-lo-ha fazer de per si, e dando sómente parte ao Governo, com tanto que os referidos direitos nunca excedam cada um, por cada um os maximos estabelecidos retro.

Art. 9.º Com tanto que não sejam alterados os dias e horas de partida dos seus barcos, a Empreza se obriga ao seguinte :

1.º A conduzir á sua custa, e debaixo da sua responsabilidade, e sem premio, todos os dinheiros do Estado que para este fim lhe fôrem entregues, com tanto que seja para os logares á borda do Téjo até onde chegar a sua carreira.

2.º Igualmente se encarrega de fazer conduzir, e sem pagarem cousa alguma, todos os Correios, e Expressos que viajarem em serviço do Estado.

3.º Conduzirá nos seus barcos, todos os objectos do Estado por metade dos preços mencionados neste Contracto; bem como toda a tropa que em serviço para isto se lhe apresentar.

4.º A Empreza encarrega-se tambem de que seja feito á sua custa desde o ponto do embarque, até ao do desembarque, todo o movimento tanto pessoal como material de todos os Hospitales, Misericordias, e demais Estabelecimentos pios, com tanto que o numero destes não exceda á sexta parte dos passageiros.

5.º Nos casos declarados extraordinarios pelo Governo, a Empreza obriga-se a conduzir pelo preço de = dez réis = por cada legoa que decorrer cada homem, toda a tropa que para este fim se lhe apresentar, com tanto que os passageiros que por essa occasião tiverem de viajar sejam igualmente conduzidos. Comtudo a Empreza não ficará por isso obrigada a promtificar maior numero de transportes do que aquelles, que tiver disponiveis para serem empregados nestas carreiras.

Art. 10.º A Empreza se obriga a empregar com preferencia, e em igualdade de circumstancias, os Arraes dos barcos que hoje navegam de Villa Nova para cima.

Art. 11.º Fica revogada toda a legislação em contrario.

PROJECTO DE LEI.

Artigo 1.º Serão intimados nas suas pessoas, de seus rendeiros, administradores, ou feitores, todos os donos de propriedades que confinam com o Têjo, para fazerem plantar nas testadas das suas ditas propriedades, que deitam para o Rio, a quantidade necessaria do arvoredo proprio para formar uma bem dirigida e forte alameda.

§ 1.º A dita intimação terá logar logo depois de publicada a presente lei, para que as plantações se façam todas seguidamente a começar desde a primeira estação propria para este fim.

§ 2.º Estas intimações serão feitas por ordem dos respectivos Administradores dos Concelhos, os quaes ficarão incumbidos de escrupulosamente vigiar se esta lei se cumpre.

§ 3.º Estas alamedas, a contar desde a effectiva borda d'agua, e no primeiro anno, terão, pelo menos, pela terra dentro (sendo possivel e preciso) a largura de sessenta palmos.

§ 4.º Nos annos seguintes crescerá esta plantação onde se julgar necessario, pelo Rio dentro, até onde fôr marcado pelo respectivo Inspector; que outrosim determinará sobre o seu alinhamento.

§ 5.º Que quando os proprietarios, depois de intimados, na fórma que fica determinada, não tenham feito as plantações no prazo que fica mencionado, se ficará entendendo, que desde esse momento *ipso facto*, cederam á Camara Municipal respectiva o uso-fructo do dito terreno, e isto por espaço de quarenta annos.

§ 6.º Que nos termos do Artigo antecedente, e desde logo, as mencionadas Camaras farão as ditas plantações, ficando dahi em diante o producto das madeiras, que produzirem por espaço de quarenta annos, pertencendo ás mesmas Camaras, a fim de as applicarem para as despezas do seu municipio.

§ 7.º Que ainda quando os proprietarios tenham feito as suas plantações, logo que um anno só deixarem de as tractar, e fazer o augmento determinado pelo Inspector, para o lado do Rio até á baliza por elle marcada, logo que isto se prouve, e sem mais dependencia de authoridade judicial, passará o uso-

fructo destas testadas para a Camara respectiva, na forma que fica determinado, para os que deixarem de fazer as plantações.

§ 8.º Que nesta forma de plantações terá o respectivo Inspector sempre em vista, que ellas sejam feitas de modo que vão todos os annos, quanto fôr possível, apertando o leito do Têjo até á largura que seja julgada conveniente.

§ 9.º Que estas plantações serão sempre reguladas de modo que, no fim de cada semana de plantação, ellas sejam iguaes em comprimento, defronte umas das outras, e isto tanto do norte como do sul do Têjo.

§ 10.º Que outrosim se terá em vista que o Têjo corra sempre pelo leito que actualmente occupa, e sómente no caso de absoluta impossibilidade, é que se deixará de seguir o determinado neste Artigo.

§ 11.º Que se nomeará um Inspector com os Empregados que lhe fôrem necessarios, o qual, em quanto preciso fôr, se encarregará unica, e méramente da direcção destes trabalhos.

§ 12.º Que a este Inspector ficará competindo a inspecção em geral de todas as alamedas das margens do Têjo: outrosim determinar aos plantadores o alinhamento, e direcção que ellas devem ter; igualmente lhe compete fazer completamente observar todas as disposições da presente lei; bem como quanto é respectivo ae melhoramento do mesmo Rio.

Art. 2.º Quando entre o Rio e testada da fazenda de qualquer proprietario se encontre qualquer accrescido, nesse caso esse proprietario fará a sua plantação á borda de agua desse dito accrescido, ficando este por isso mesmo incorporado, desde logo, na sua propriedade, pagando delle á Fazenda Nacional o fôro da Lei, regulado pela sua medição.

§ unico. Esta incorporação na propriedade terá do mesmo modo logar naquelles accrescidos que fôrem effeito das plantações marginaes, determinadas pelo respectivo Inspector, e no seu crescimento para o centro do Rio.

Art. 3.º Que tanto as Obras Publicas, como Militares, e todas as Estações publicas, onde se consomem madeiras, serão obrigadas, com preferencia ás estrangeiras, a dar consumo ás que estas plantações produzirem.

Art. 4.º Fica revogada toda a legislação em contrario.

## SEGUNDA PARTE.

*Melhoramento e navegação do Têjo de Abrantes para cima.*

## Artigo 1.º A Empreza obriga-se

§ 1.º A levar ao estado de bem se podêr navegar, em proveito immediato de toda a Beira Baixa, e Alto Além-Têjo toda a parte deste Rio, que está comprehendida entre Abrantes e aquelle ponto da raia, em que as duas margens cessam de ser ambas de Portugal: obriga-se tambem a começar as obras neste sitio logo que se tenha levado a effeito o que vai disposto no Artigo 5.º, § 3.º, e a continua-las em quanto se observar o disposto no referido Artigo.

§ 2.º O systema de canalização da Empreza, consistirá em começar as suas obras de melhoramento do ponto de Abrantes para cima, deixando todos os annos prompta uma porção do Rio para a livre navegação.

§ 3.º A tornar navegavel, em todas as estações do anno as partes que tiver melhorado, e conserva-las sempre promptas para este fim, excepto nos casos de forças maiores que a tanto a impeçam.

§ 4.º Praticar-se-hão, caminhos de sirga, onde fôrem necessarios e possiveis, e estes caminhos serão francos para o sirgadoiro de todos os barcos que alli navegarem.

§ 5.º Para a irrigação das terras, onde poderem ser levadas as aguas, obriga-se a Empreza a fazer as obras necessarias quando os proprietarios lhe entregarem préviamente o custo orçado das mesmas, ou este lhe seja garantido a contento da Empreza estipulando préviamente um preço pelo uso das mesmas aguas, e a differença entre a despeza orçada e effectiva será saldada por quem competir.

§ 6.º A Empreza, conservará, melhorará, ou construirá de novo os cáes que fôrem mistér, para o cómodo serviço dos generos e passageiros, nos sitios onde julgar possivel, e mais proximo das povoações visinhas do Têjo.

§ 7.º Do mesmo modo se estabelecerá, junto a esses cáes, edificios para recolher passageiros e generos, mediante o

pagamento de certa quantia que será designada em uma Tabela para este fim.

§ 8.º A Empreza adquirirá á sua custa os terrenos de que precisar para as suas obras, e que lhe não fõrem cedidos pelo Estado, por não pertencerem a este, sendo auxiliada pelo Governo, quando fõr preciso recorrer a expropriações judiciaes.

§ 9.º Compete á Empreza entreter nesta parte do Téjo de ida e volta, uma carreira tres vezes por semana, para passageiros e para generos, e se o movimento o pedir em todos os dias e em mais de uma viagem.

§ 10.º Com tanto que não sejam alterados os dias e horas de partida dos seus barcos, a Empreza se obriga ao seguinte:

1.º A conduzir, á sua custa e debaixo da sua responsabilidade, e sem premio todos os dinheiros do Estado que para este fim lhe fõrem entregues, com tanto que seja para os logares á borda do Téjo até onde chegar a sua carreira.

2.º Igualmente se encarrega de fazer conduzir, e sem pagarem cousa alguma, todos os Correios e Expressos que viajarem em serviço do Estado.

3.º Conduzirá tambem nos seus barcos todos os objectos do Estado, por metade dos preços marcados neste Contracto, bem como toda a tropa em serviço que para isto se lhe apresentar.

4.º A Empreza encarrega-se tambem, desde o ponto do embarque, até ao desembarque, de que todo o movimento tanto pessoal, como material, de todos os hospitaes, misericordias, e demais estabelecimentos pios, seja feito á sua custa, com tanto que o numero não exceda á sexta parte dos passageiros.

§ 11.º Nos casos declarados extraordinarios pelo Governo, a Empreza obriga-se a conduzir, pelo preço de dez réis por cada legoa que decorrer, cada homem de tropa que para este fim se lhe apresentar; com tanto que os passageiros que por essa occasião tiverem de viajar sejam igualmente conduzidos: comtudo a Empreza não ficará por isso nunca obrigada a prompitar maior numero de transportes do que aquelles que tiver disponiveis para serem empregados nestas carreiras.

Art. 2.º Em todo o tempo deste privilegio, em todos os generos que transitarem nos barcos desta Empreza se abaterá sempre, nos portos de Lisboa e no districto das Sete Casas, e a favor de seus donos, a sexta parte de todos os direitos de en-

trada que actualmente se pagam, ou de futuro vierem a pagar-se.

Art. 3.º Para cabal desempenho das obrigações que incumbem á Empreza pelo Artigo 1.º deste Contracto são-lhe concedidas as seguintes faculdades:

§ 1.º Adquirir e possuir terrenos, e quaesquer propriedades de que precise para satisfazer ás condições deste Contracto, podendo aliena-las quando assim lhe convenha.

§ 2.º Limpar, profundar e alargar quaesquer vallas, rios, esteiros, e ribeiras que communicem com esta parte do Têjo, ou que embaracem a construcção, ou uso das obras que a Empreza é obrigada a fazer, podendo alterar as margens dos ditos esteiros, rios, vallas, ou ribeiras construir passagens para aguas sobre os terrenos a elles proximos, e obrigar os proprietarios dos terrenos por onde elles passam a fazer os encanamentos, limpezas, e mais obras, a que são obrigados pelas Leis vigentes, e pelas disposições e posturas locaes.

§ 3.º Fazer as construcções que lhe fôrem precisas para o preenchimento dos fins deste Contracto.

§ 4.º O Governo dará desde logo todas as providencias necessarias para que a Empreza não encontre obstaculo algum, por parte de quaesquer pessoas ou corporações, a fim de fazer arrazar os açudes, caneiros, e pesqueiras, e todas as obras da arte que entenda obstem de qualquer maneira á navegação.

Art. 4.º Em compensação das despezas que a Empreza tem a fazer para o melhoramento desta parte do Têjo e mais obrigações que lhe incumbem pelo Artigo 1.º deste contracto, são outhorgadas, á mesma Empreza, as seguintes concessões, fruições, e vantagens.

§ 1.º A Empreza, salvo direito estabelecido, possuirá por espaço de 40 annos, contados da confirmação legal do presente contracto, a propriedade desta parte do Têjo, suas margens, e aguas desde o Rocio de Abrantes inclusivè até ao ponto da raia, em que as duas margens do Têjo cessam de ser ambas portuguezas, e bem assim a propriedade de quaesquer rios, ribeiras, vallas, ou esteiros e seus afluentes, suas aguas e margens, e quanto dellas e de seus leitos se extrahir pertencentes á Nação, ou Estado, que áquella parte do Têjo venham desaguar: entendendo-se por margens neste caso os terrenos contiguos que são,

tem sido, ou devem ser considerados como margens dos ditos rios, ribeiras, vallas, e esteiros, e seus afluentes pertencentes á Nação ou Estado. O Governo transfere para a Empreza pelo presente Contracto o dominio e posse das ditas ribeiras, vallas, rios e esteiros, e seus afluentes, suas aguas e margens, com todos os direitos que a Nação, ou Estado sobre elles tenham, para que a Empreza, livre e plenamente, os possua e goze, por todo o tempo da duração do seu Contracto.

§ 2.º Pelo espaço de 40 annos, contados como fica dito, perceberá a Empreza os direitos de navegação e transporte nesta parte do Téjo, conforme vão marcados neste Contracto.

§ 3.º Pelo mesmo espaço de tempo de 40 annos poderá a Empreza, salvo direito estabelecido, dispôr para a irrigação dos campos, das aguas de que tem uso, e propriedade, convencionando com os possuidores dos mesmos campos o preço, e condições das referidas irrigações; e bem assim poderá dispôr das mesmas aguas para mover quaesquer engenhos, ou machinas hydraulicas, salvo o direito de terceiro.

§ 4.º Pertencerá exclusivamente á Empreza, por todo o tempo do seu Contracto, a navegação per vapôr em toda a extensão desta parte do Téjo, e bem assim os barcos de carreira para transporte de passageiros, ou sejam movidos por vapôr, ou por meio de sirga.

§ 5.º Pertencerá igualmente á Empreza, pelo mesmo espaço de tempo o exclusivo de barcas de passagem, salvo as que por Lei estiverem concedidas para atravessar esta parte do Téjo, com tanto que nestas se não paguem direitos superiores aos que se pagam actualmente. Poderão comtudo, os proprietarios dos terrenos contiguos ás margens desta parte do Téjo, estabelecer bateis seus para atravessar, em seu proprio serviço; sujeitando-se aos Regulamentos que sobre este objecto estabelecer a Empreza.

§ 6.º Nos caes das margens desta parte do Téjo, mencionados no § 6.º do artigo 1.º, receberá a Empreza por espaço de 40 annos, daquelles que usarem dos mesmos caes, direitos correspondentes com tanto que não excedam áquelles que se percebem, nos caes da Companhia de navegação por vapôr no Téjo e Sado.

§ 7.º É permittido á Empreza a livre aquisição das

dragas, barcas respectivas, e de quaesquer maquinas, o aparelhos, para a execução das suas obras, e de barcos para a navegação isto em qualquer parte onde lhe convenha adquirilos, podendo os mesmos barcos e mais objectos supra ditos, ser introduzidos no porto de Lisboa seja directamente seja por baldeação de qualquer outro porto, sem direito algum e reexportá-las do mesmo modo quando assim convenha á Empreza tudo mediante a fiscalisação precisa, para evitar qualquer desvio ou fraude.

§ 8.º Serão concedidos gratuitamente á Empreza, pelo Governo, as copias de todos os trabalhos technicos, como projectos, reconhecimentos, plantas, nivelamentos, orçamentos etc., que o mesmo Governo possuir, relativamente ao melhoramento em geral do Têjo.

§ 9.º É concedido á Empreza por todo o tempo da duração do seu contracto, a faculdade de fazer cortar nas mattas nacionaes, onde mais conveniente lhe fôr, todas as madeiras que lhe forem necessarias para todo o serviço, e obras a que é obrigada, e para o intretimento dellas sem que para ellas pague quantia alguma, sujeitando-se porém a toda a fiscalisação necessaria, tanto para impedir a damnificação das mattas, como para verificar o emprego legitimo das mesmas madeiras.

§ 10.º O Governo cede á Empreza qualquer edificio que a esta seja necessario, e esteja situado, nas proximidades daquelle ponto do rio, e que hoje não tenha applicação alguma para serviço publico.

Art. 5.º Da quantia de 50:000\$000 réis applicados no artigo 9.º da lei de 26 de Julho de 1843 para o melhoramento dos caminhos fluviaes, o Governo cede a esta Empreza trinta contos de réis em cada anno, e isto por tantos annos quantos forem necessarios para o reembolso do capital que nesta obra pela Empreza fôr empregado; as despesas desta obra serão sempre fiscalisadas por parte do Governo.

§ 1.º Em seguimento á confirmação legal do presente contracto serão entregues á Empreza, pela Junta do Credito Publico, Inscriptões de 5 por cento importantes em seiscentos sessenta e seis contos e seiscentos mil réis, cujos juros annuaes liquidos de decima, importam em 29:997\$000 réis, e o Governo dotará a Junta com os ditos 30:000\$000 réis.

§ 2.º As Inscripções supra designadas serão em tudo iguaes, e nada distinctas de quaesquer outras emittidas pela Junta do Credito Publico, e a Empreza as poderá livremente negociar como lhe aprouver ficando os Accionistas da mesma responsaveis, para com o Governo, pelo desempenho das clausulas, e condições, com que a Empreza receba as ditas Inscripções.

§ 3.º Se a quantia annual de 29:997\$000 réis importancia do juro das Inscripções supra mencionadas reembolçar a Empreza do capital empregado nesta obra, e de modo que nada se lhe fique restando, e isto antes da expiração dos quarenta annos do seu contracto, na mesma época em que o embolso se ache assim concluido, a Empreza restituirá á Junta do Credito Publico tantas Inscripções de cinco por cento quantas recebeu inicialmente, ou o valor correspondente a ellas a fim de que a sobredita quantia de Inscripções seja pela Junta inutilisada.

§ 4.º Se, no fim dos quarenta annos da duração do contracto da Empreza, o juro annual de 29:997\$000 réis das Inscripções não tiver sido sufficiente para embolsar completamente á Empreza, o capital dispendido nas obras e de modo que nada se lhe fique restando, e isto antes, entregará esta á Junta tantas Inscripções quantas recebeu inicialmente menos a somma necessaria para acabar de completar o seu embolso, ou o valor equivalente á mesma quantia de Inscripções, ficando assim reembolsada do seu capital.

§ 5.º O rendimento das Inscripções supra mencionadas não poderá ser sujeito a contribuição alguma nova, além da decima que já pesa sobre elle, e se por ventura por uma medida geral viesse a se-lo, a Junta do Credito Publico entregará immediatamente, e sem necessidade de ulterior authorisação, á Empreza uma quantia tal de novas Inscripções iguaes ás primeiras que mantenha sempre em favor da mesma Empreza e redito annual de 29:997\$000 réis. Reciprocamente se a decima actual dos juros das Inscripções fôr supprimida a Empreza restituirá immediatamente á Junta a quantia de Inscripções necessarias, para reduzir o redito annual a 29:997\$000 réis, ou o valor equivalente a ellas. Em todos os casos prevenidos, e não prevenidos, se entende affiançada para á Empreza,

pelo presente contracto, a quantia annual de 29:997\$000 réis até á amortisação completa do capital por ella dispendido com esta obra dentro no prazo do respectivo contracto; havendo falencia por este meio da quantia acima designada para o pagamento da referida obra, nesse caso esta será satisfeita pela Alfandega das Sete Casas, ou pela Alfandega Grande de Lisboa, ou pela Repartição que suas vezes fizer.

Art. 6.º Nos casos em que os réditos da Empreza não cheguem em qualquer anno a prefazer o juro de seis por cento do capital empregado, o Governo garante á Empreza o referido juro pela maneira seguinte.

§ 1.º No fim de cada anno comparar-se-ha o rendimento liquido da Empreza, não comprehendido o juro das Inscriptões, que é essencialmente destinado á amortisação do capital dispendido, com o juro de seis por cento correspondente ao capital ainda não amortisado pela fórmula estabelecida no artigo 5.º, e se o referido rendimento exceder o juro de seis por cento assim calculado, a Empreza disporá d'elle livremente, e segundo os seus estatutos.

§ 2.º Se porém o referido rendimento, assim calculado, for inferior ao juro de 6 por cento do capital dispendido, e ainda não embolsado pelos meios estabelecidos no Artigo 5.º, o Governo entregará logo á Empreza a quantia necessaria para prefazer a importancia do mencionado juro de 6 por cento, a qual quantia será pontualmente paga á Empreza pelo Thesouro Publico, em dinheiro ou letras a trinta dias vista.

§ 3.º Sempre que a Empreza tiver de recorrer ao Governo para o preenchimento do juro annual de 6 por cento, como se declara no parographo antecedente, é obrigada a submeter ao Governo todas as contas da gerencia annual respectiva, pelas quaes demonstre o saldo que deve receber, e para o mesmo effeito tem o Governo o direito de fiscalisar as despesas e receitas da Empreza em cada um anno.

§ 4.º No caso de reclamação prevista nos dous parographos antecedentes, a Empreza apresentará ao Governo a sua conta annual até ao fim do anno, o Governo a fiscalisará, e entregará as letras mencionadas nos mesmos parographos, dentro em dous mezes contados da apresentação da supradita conta.

Art. 7.º Que em todo o tempo deste privilegio, em todos os generos que transitarem nos barcos desta Empreza se abaterá sempre nos portos de Lisboa, e no districto das Sete Casas, e a favor de seus donos, a sexta parte de todos os direitos que de entrada actualmente se pagam, ou de futuro vierem a pagar-se.

Art. 8.º Igualmente, em todo o tempo deste privilegio, esta Empreza gozará da isenção de todo e qualquer direito ou imposto ordinario ou extraordinario, de qualquer denominação que seja, directo ou indirecto, que de presente haja ou de futuro possa haver sobre as embarcações em navegação.

Art. 9.º A navegação desta parte do Têjo, e o gozo de todos os accessorios da mesma, serão regulados pelos principios seguintes :

§ 1.º A navegação desta parte do Têjo, e o uso dos sirgadores lateraes do mesmo para a conducção dos barcos, é de livre gozo publico, mediante o pagamento á Empreza dos respectivos direitos, e a submissão aos principios reguladores da referida navegação, nos regulamentos e instrucções que para este uso se estabelecerem.

§ 2.º Toda a embarcação que navegar no alto Têjo, terá exteriormente, e de cada lado um indice, ou escala graduada, confeccionada e adaptada da maneira que estabelecerem as instrucções especiaes da Empreza, para por meio deste indice se avaliar de prompto a immersão da embarcação, e pêsos de sua carga.

§ 3.º Estes indices serão de cobre ou outro metal, applicados ás embarcações, e devidamente gravados por Agentes da Empreza, em conformidade com as suas instrucções, assistindo a esta operação, quando assim o quizerem os donos ou conductores das embarcações.

§ 4.º Da medição das embarcações e da affixação dos indices, se lavrará auto sufficientemente claro, do qual se dará cópia ao dono, ou conductor da embarcação, cuja exactidão poderá ser fiscalisada pelo Governo. A despeza desta operação será paga pelos donos das embarcações, e todas aquellas que penetram nesta parte do Têjo, deverão ser desde a ratificação legal do presente Contracto, submettidas á affixação dos indices, e o Governo dará as providencias necessarias para que assim se



execute, na fôrma que vai acima dita e determinada, sendo esta despeza satisfeita pela Empreza.

§ 5.º Em todo o tempo pôde a Empreza proceder á verificação dos indices de qualquer embarcação quando entre em duvida a exactidão delles, e isto pela comparação do pêso effectivo da carga com o indicado pelos indices, e esta operação será feita pelos Agentes da Empreza na presença do dono, ou conductor da embarcação, e sem despeza alguma por parte destes.

§ 6.º Podem exigir igual verificação feita pela mesma maneira, os donos ou conductores das embarcações, quando assim o julgarem de seu interesse, pertencendo-lhe neste caso pagar as despezas da operação.

§ 7.º Todas as vezes que os indices das embarcações se perderem, deslocarem, ou por qualquer maneira se deteriorarem, serão restabelecidos segundo as instrucções da Empreza, e por conta dos donos, ou conductores das embarcações.

§ 8.º Todas as embarcações que navegarem no alto Têjo, serão numeradas, e registadas nos livros da Empreza com os seus nomes, numeros, dimensões, e lotações com os nomes dos donos, e seus domicilios, e bem assim com os nomes e domicilios dos seus conductores. Estes registos terão a fôrma que determinarem as instrucções da Empreza.

§ 9.º Todas as embarcações que navegarem no alto Têjo, terão escriptos na parte exterior em letra clara, e conforme as instrucções da Empreza, o numero e nome da embarcação, e o do dono, e seu domicilio.

§ 10.º A Empreza poderá ter embarcações suas, que naveguem no alto Têjo, estas embarcações serão numeradas, medidas e registadas, como quaesquer outras, sujeitas aos mesmos direitos que ellas, e sem preferencia alguma nos usos do alto Têjo, sirgadouros, câes, casas de arrecadação, ou outros quaesquer accessorios do mesmo alto Têjo.

§ 11.º Ninguem poderá, sem expressa licença da Empreza, fazer fluctuar no alto Têjo madeiras ou lenhas soltas em jangadas, nem navegar embarcações, carregadas de madeiras, lenhas, ou palha, dispostas de modo que obstruam a passagem das outras embarcações.

§ 12.º A Empreza arrecadará os direitos que por este

Contracto lhe pertencerem, nos logares, e pelo modo que designar com a approvação do Governo, e todas as embarcações que nesses logares passarem, deverão parar para pagar os direitos.

§ 13.º Em todas as estações de arrecadação de direitos, estarão affixadas, de modo que sejam patentes a todos = primeiro, a Tabella competente = segundo, as instrucções sobre o modo de medir as embarcações = terceiro, uma lista das distancias, entre os principaes pontos de embarque, e desembarque, e dos logares em que devem pagar-se os direitos = quarto, a parte deste Contracto e dos respectivos regulamentos relativos á navegação do Alto Têjo, as penas em que incorrerem os transgressores, e os recursos de que podem usar.

§ 14.º A Empreza fará collocar nas margens, marcos de quarto legoa, em quarto de distancia, a partir do Rocio de Abrantes, entendendo-se uma distancia inteira a legoa de duas mil quinhetas vinte e cinco braças.

Art. 10.º O Governo de Sua Magestade e a Empreza concordam entre si, nas seguintes disposições geraes, tendentes a facilitar e segurar a executar a execução do presente Contracto.

§ 1.º O Governo authorisa quaesquer corporações, que o não pocsam fazer sem sua licença, a tomarem acções da Empreza, e a vender-lhe ou aforar-lhe os terrenos de que ella precisar para as obras a seu cargo, bem como a fazer qualquer Contracto que para este fim entre si combinarem.

§ 2.º Qualquer corporação, que tome acções da Empreza, far-se-ha representar na mesma por uma pessoa unica, que investirá para esse fim dos poderãs especiaes necessarios.

§ 3.º É concedida á Empreza toda a authorisação, e faculdade necessaria para tomar de emprestimo, até á quantia de 300 contos de réis; e para hypothecar ao pagamento deste capital, e dos respectivos juros, além do capital das suas acções, todos, ou parte dos rendimentos, interesses de qualquer natureza que sejam, a que a mesma Empreza tiver direito.

§ 4.º A Empreza fará dentro dos limites das Leis, e do seu Contracto, todos os Regulamentos e Instrucções necessarias para a execução do mesmo Contracto, quando e á medida que fõrem reclamados pelo bom e regular serviço do alto Têjo e suas dependencias.

§ 5.º É permitido á Empreza abaixar e reduzir, precedendo approvação do Governo, todos ou sómente alguns dos direitos que por este Contracto lhe pertencem. Quando porém entender que lhe convem tornar a eleva-los, pode-o fazer de per si, e dando sómente parte ao Governo, com tanto que os referidos direitos nunca excedam cada um por cada um os máximos estabelecidos dos preços que fazem parte do presente Contracto.

§ 6.º O Governo de accôrdo com a Empreza confeccionarão um regimento policial, em que estabeleçam multas para serem applicadas aos infractores das disposições do presente Contracto, e dos Regulamentos e Instrucções que se publicarem para a sua execução, e em que se declare por quem; e como as referidas multas devam ser impostas e realisadas, tudo sem prejuizo das Leis geraes para os casos de insulto, violencia, ou vias de facto, e para o ressarcimento legal das perdas e danos causados. Outrosim fará o Governo de accôrdo com a Empreza um Projecto de Lei, sobre o modo de effectuar as expropriações necessarias para as obras a cargo da Empreza.

§ 7.º O Governo obriga-se a submeter á sancção do Corpo Legislativo, as providencias mencionadas no § antecedente, cuja legalidade depender da referida sancção.

Art. 11.º No caso de haver alguma proposta feita por qualquer, ou quaesquer outras pessoas, Emprezas ou Companhias para melhoramento de qualquer rio, ribeiras, ou vallas, que ao Têjo venham desagoar, bem como para a formação de qualquer ponte que sobre elles se queira estabelecer, a actual Empreza será sempre ouvida em taes casos, e tanto por tanto lhe será pelo Governo concedido o seu Contracto; o mesmo se observará quando se tractar da factura das estradas seguintes aos portos mais proximos ao Têjo: de Elvas, de Portalegre, Castello Branco, Coimbra, Leiria, Thomar, Torres Novas.

Art. 12.º Se á Empreza fôr necessario estabelecer em terrenos publicos quaesquer officinas, estaleiros, armazens, ou outros edificios sobre as margens do Têjo, ou em qualquer outro local para a execução ou manutenção das ditas obras, e mais conveniencias da mesma Empreza, o Governo lhe facilitará todos os meios necessarios para o dito fim.

Art. 13.º Se a Empreza precisar em qualquer occasião

de alguns aparelhos, maquinas, ferramentas, etc., pertencentes ao Governo, e a cargo das Obras Publicas, Arsenaes do Exer-cito ou da Marinha, e se possam dispensar, lhe serão emprestadas pelo valor que tiverem, ficando a Empreza obrigada a restitui-las por esse mesmo valor quando dellas já não careça.

Art. 14.º O Governo, segundo o espirito da Lei de 26 de Julho de 1843, Artigo 30.º, fornecerá á Empreza, e para ser empregada nos trabalhos desta obra, a tropa que por ella fôr requisitada, e ao Governo seja possivel, mediante uma gratificação razoavel.

Art. 15.º Outrosim o Governo fornecerá á Empreza no caso de a ter disponivel toda a polvora que a mesma para esta obra precisar, sendo-lhe paga pelo custo em que ella sahio ao Estado.

Art. 16.º As embarcações carregadas pagarão por cada arroba 1  $\frac{1}{2}$  real da carga que conduzirem, e por cada distancia; sendo embarcações estrangeiras pagarão por cada arroba de carga 6 réis por cada distancia.

§ unico. Este direito será reduzido a metade em cada distancia, quando a carga fôr totalmente formada de lenha, carvão de pedra, telha, tijolo, cal, pedras para calçada, pedras em bruto para construcção, louças, cinzas, arêa, barro, terras quaesquer, ou estrumes; e sendo estas ultimas cargas conduzidas em barcos estrangeiros, pagarão 12 réis por distancia e quintal.

Art. 17.º As embarcações sem carga pagarão por cada distancia 60 réis; sendo estrangeiras 240 réis.

§ unico. Os barcos de pesca, quando transportarem unicamente objectos pertencentes á mesma, não pagarão direito algum.

Art. 18.º Cada passageiro pagará 100 réis; sendo em barcos estrangeiros 400 réis.

§ unico. Os passageiros que navegarem em barcos de carreira da empreza, pagarão igualmente 100 réis por cada distancia, mas as suas bagagens serão livres de direitos quando não excederem a uma arroba. Do mesmo modo, os generos que navegarem em barcos da Empreza, pagarão por cada distancia 6 réis por quintal, e metade no caso do parographo

unico deste Artigo: o disposto neste Artigo se entende por cada distancia.

Art. 19.º Pelo embarque ou desembarque nos cáes que a Empreza construir sobre o Têjo, pagará cada passageiro, ou cada volume, 10 réis.

Art. 20.º Os barcos pertencentes aos proprietarios de terrenos contiguos, ou a seus rendeiros, e que exclusivamente se empregarem no transporte por sua conta de adubos para as terras, dentro dos limites de uma distancia, pagarão a somma annual de 1\$000 réis.

Art. 21.º Para a navegação em quaesquer afluentes que possam ficar aptos para ella para que a Empreza é authorizada, e em communicação com o Têjo, estabelecer-se-hão os direitos ségundo os mesmos principios, e na justa proporção dos que ficam estabelecidos para a mesma navegação nos Artigos antecedentes; e as Tabellas que os regularem serão submettidas á approvação do Governo.

Art. 22.º Os mestres dos vapôres, artistas, e arraes empregados nesta Empreza, serão isentos de recrutamento, guarda nacional, jurados, e cargos administrativos.

Art. 23.º A tripulação dos barcos poderá usar de armas de fogo, ou de outra natureza.

Art. 24.º O Governo se obriga a fazer bom este Contracto, fazendo com que em todos os tempos elle seja cumprido em todas as suas partes.

Art. 25.º Fica revogada toda a Legislação em contrario.  
Lisboa, 7 de Dezembro de 1844.—*Ayres de Sá Nogueira.*

**ANALYSE DAS PROPOSTAS DO SR. SÁ NOGUEIRA  
PUBLICADA NA RESTAURAÇÃO.**

**NAVEGAÇÃO DO TÉJO.**

**ARTIGO 1.º**

**A** IMPORTANCIA da navegação do Têjo está tão geralmente reconhecida, que seria ocioso determo-nos em demonstrá-la. Duas propostas existem para empreehender as obras que necessarias fôrem para torna-lo navegavel; uma apresentada por D. Manuel Bermudez de Castro, que comprehende toda a extensão do Rio, desde Lisboa até Aranjuez, e a outra pelo Sr. Sá Nogueira, que se limita á parte que pertencé a Portugal.

Não é nosso animo occupar-nos por agora das maiores ou menores vantagens que resultariam para esta Nação da execução de uma das duas propostas, unicas que se hão feito desde que o Governo abriu o concurso publico em 9 de Outubro; pensamos sómente em examinar o mérito intrinseco de ambas, e as condições mais ou menos favoraveis com que se offerece a execução de obra tão importante para a prosperidade deste Reino.

Em materias de interesse publico e em obras da natureza da de que se tracta, sômos de opinião que a propria conveniencia do nosso Paiz reclama que sómente se attenda ás vantagens materiaes que resultarem das condições de cada Companhia; sem que nisso possa influir que o que proponha as mais vantajosas, haja nascido na Hespanha, na Inglaterra ou em Portugal; e sim deixar-nos levar por essa *falsa nacionalidade*, que nos seria tão prejudicial como se, tratando-se de um emprestimo publico, preferisse o nosso Governo contractar com uma casa portugueza com condições desfavoraveis, desprezando outras mais vantajosas por haverem sido propostas por um estrangeiro.

Claro é ao dizer isto que não nos parece de bastante força, que ao apresentar o Sr. Sá Nogueira suas propostas, as



recommendo na exposição que submetteu a Sua Magestade, chamando-a toda nacional e unica que Portuguezes, até ao presente, hajam offerecido. Isto nos faz pensar que o mesmo Sr. Sá Nogueira não está convencido do mérito intrinseco das proposições que apresenta, porque de outra maneira deixaria que ellas por si só se recommendassem á attenção do Governo, sem precisão de recorrer a uma *nacionalidade* mal entendida para resolver uma questão puramente economica; que as proposições do dito Sr. são desvantajosas para a Nação, e que por nenhum modo devem ser admittidas, ainda dado o caso que ellas sejam as unicas apresentadas, é o que nos propomos a demonstrar com toda a evidencia, analysando as condições que se publicaram no Diario do Governo N.º 297.

Divide-se o projecto em duas partes; a 1.ª para o melhoramento e navegação do Têjo de Abrantes para baixo; e a 2.ª para o melhoramento e navegação do mesmo Rio de Abrantes para cima.

Pelo Artigo 1.º da primeira parte exige o Sr. Sá Nogueira quarenta annos de privilegio, quando a Empreza Hespanhola apenas pede trinta.

Pelo 2.º Artigo exige o mesmo Sr., que os generos que fõrem transportados nos barcos de sua Empreza paguem menos uma sexta parte de direitos de entrada nos portos de Lisboa, e districto das Sete Casas.

Esta concessão asseguraria mais que nenhuma outra, o monopolio exclusivõ da Empreza do Sr. Sá Nogueira. Mas seria contraria á boa administração estabelecendo direitos differencias, e diminuiria os productos desta renda em prejuizo do Thesouro. — A Empreza Hespanhola não pede similhante condição.

Os Artigos 3.º e 4.º são pouco mais ou menos iguaes em ambos os Projectos.

Pelo Artigo 5.º pede o Sr. Sá Nogueira, que os Mestres, Artistas, e Arraes, empregados na sua Empreza sejam isentos do Recrutamento, Jurados, Guarda Nacional, e Cargos Administrativos. Estas isenções são por certo muito vantajosas para a Empreza, porque poderá obter o serviço de seus Empregados por um preço mui diminuto, e mui principalmente sendo excluidos do Recrutamento; mas isto é estabelecer privilegios

que fazem muito mais pesada a contribuição de sangue que deve repartir-se com igualdade entre todos os Cidadãos a quem a Lei chama ao serviço militar. — A Empreza Hespanhola não exige tal condição.

No Artigo 6.º diz o Sr. Sá Nogueira, que a tripulação dos seus barcos poderá usar de armas de fogo, ou de outra natureza. Fazemos justiça ao Sr. Sá Nogueira que ao escrever estas propostas não comprehendeu toda a gravidade e consequencias desta condição. Exigir como direito que uma numerosa tripulação possa usar de toda a classe de armas, equivale a pedir a criação de um Exercito organizado, arregimentado, e commandado pela Empreza. — O Sr. Sá Nogueira deve lembrar-se de que a unica força armada que pôde haver em um Estado é a força publica, cujo commando e organização compete ao Podêr Executivo; e que lóra absurdo que o Governo permittisse a criação de outra força commandada por uma Empreza particular em tempos em que, se bem que as paixões revolucionarias estejam contidas pela energia do Governo, não é de todo impossivel que ainda tornem a desencadear-se. Como por outra parte não crêmos que podesse haver no Rio piratas nem ladrões, é difficil comprehender a intenção com que se poz uma condição que dá occasião a interpretações tão desfavoraveis. A Empreza Hespanhola não pede similhante condição, e contenta-se com a protecção que lhe derem as Leis geraes do Reino.

Pelo 7.º pertende o Sr. Sá que as madeiras de que necessitar para a construcção de pontes, cæas, etc., lhe sejam facilitadas pelo Governo, sacando-as das florestas nacionaes. — Se a Empreza do Sr. Sá é para melhorar a navegação, porque não paga ao Governo a importancia das madeiras, como o offerece a Empreza Hespanhola?

Vêmos por este leal exame, que a Empreza do Sr. Sá pede dez annos mais de privilegio que a Hespanhola; que nos Artigos 3.º e 4.º estão conformes ambos os projectos, e que as condições 2.ª, 5.ª, 6.ª e 7.ª do Sr. Sá são prejudiciaes a todos os respeitois; e por consequente inadmissiveis. — No 2.º Artigo prosequiremos no exame e comparação das mais condições.

—ooo—

**ANALYSE DAS PROPOSTAS DO SR. SÁ NOGUEIRA  
PUBLICADA NA RESTAURAÇÃO.**

**NAVEGAÇÃO DO TÊJO.**

**ARTIGO 2.º**

**D**ISSEMOS no nosso primeiro artigo que a Empreza de navegação do Sr. Sá pedia dez annos mais de privilegio do que a hespanhola, e demonstrámos tambem que as condições 2.<sup>a</sup> 5.<sup>a</sup> 6.<sup>a</sup> e 7.<sup>a</sup> da Companhia Portugueza eram contrarias á boa administração, destruiam a igualdade com que se devem repartir os cargos publicos, e até comprometteriam a segurança politica do Estado; razões estas pelas quaes nós julgámos impossivel que o Governo as approve. Continuaremos agora no examé dos demais Artigos:

O Artigo 8.º diz que *«os accrescidos do Têjo que não fôrem resultado da execução da Lei de plantações marginaes, serão dados de aforamento, e estes fóros ficarão pertencendo á Empreza.»* No Artigo 10.º pede o Sr. Sá que o Governo se obrigue a fazer passar como Lei um projecto sobre plantações marginaes.

Para bem comprehender estes dous Artigos é necessario examinar este Projecto de Lei, e do seu exame resulta:

1.º Que os donos das propriedades que confinam com o Têjo são obrigados a fazer as plantações de arvoredos.

2.º Que estas plantações hão de ser feitas á custa dos proprietarios.

3.º Que não se marca que quantidade de arvores ha de plantar cada proprietario, nem por quanto tempo durará essa obrigação.

4.º Que ao que não possa ou não queira cumprir com o disposto naquelle projecto se lhe confiscarão suas propriedades por espaço de quarenta annos; estendendo-se esta pena aos que deixarem de as tractar em um só anno.

Impossivel nos pareceria, se o não vissemos escripto, que houvesse uma Empreza que solicitasse do Governo condições que trazem consigo o germen da destruição, da violencia, e da desigualdade; e para nos convenceremos que ellas tem todos estes inconvenientes, basta considerar:

1.º Que sendo os beneficios da navegação communs a todo o Reino, é injusto que só os proprietarios ribeiranos sejam obrigados a fazer as despezas da navegação; e que por tanto seria melhor e mais equitativo que o importe dessas obras se repartisse por uma contribuição geral.

2.º Que a desigualdade é tão notoria, que até chegaria aos mesmos proprietarios ribeiranos, porque o maior ou menor numero de arvores, e o custo de planta-las, dependeria da configuração do Rio, deixando-se assim ao acaso a distribuição de um imposto tão oneroso.

3.º Que em consequencia desta desigualdade haveria talvez muitos proprietarios que preferissem o confisco de suas propriedades, ao fazerem plantações cuja despeza excederia muitas vezes ao valor total de suas terras.

4.º Que este sacrificio que se exige de um proprietario que não é por certo de peor condição que os demais do Reino, não tem limites segundo o Artigo 1.º § 4.º do Projecto de Lei.

Dirão em contrario destas observações que as plantações marginaes são de algum modo necessarias para evitar os estragos que causam as cheias. Duvidamos comtudo que assim seja; porque não necessitariam neste caso os proprietarios que se lhes mandasse fazer á força aquillo que o seu proprio interesse lhes aconselharia; mas no caso que a necessidade fosse urgente, deveria o Governo ordenar sua execução como medida de protecção para os donos das propriedades, e não como meio de tornar navegavel o Rio para beneficio de uma Empreza particular.

Que a idéa do Sr. Sá não é outra do que a conveniencia para a sua Empreza, e que olha as plantações marginaes tão sómente como um meio de fazer navegar seus barchos, se deduz claramente do § 1.º, Artigo 2.º das obrigações da Empreza, em que diz «*que se obriga a dar principio a esta navegação dous annos depois de concluidas as plantações marginaes,*

*e obras de dragagem, e que produzam pelo menos, vinte pollegadas constantes de agua.»* De sorte que se as plantações marginaes não produzirem vinte pollegadas de agua, e até agora não está demonstrado que devam produzi-las, não está obrigado o Sr. Sá a dar principio á navegação; e se prôva que as plantações marginaes hão de dar em resultado as vinte pollegadas de agua, então não sabemos porque o Governo ha de conceder um privilegio por quarenta annos, os fóros dos accrescidos do Rio de que falla o Artigo 8.º, e todas as demais vantagens que pertende o Sr. Sá tão sómente por haver dado ao Governo um bom conselho; e se se nos diz tambem que as obras de dragagem tem contribuido ao obter-se as vinte pollegadas de agua, então responderemos que estas obras não passam de ser outro bom conselho dado pelo Sr. Sá, em quanto que pelo Artigo 9.º das obrigações do Governo, se obriga este a emprestar á Empreza, durante quatro mezes em cada anno, *«duas dragas pelo menos com os seus correspondentes barcos de limpeza, e tudo quanto lhes respeita.»*

Assim vêmos claramente que esperando o Sr. Sá dous annos até se concluirem as plantações marginaes para vêr se lhe pôe o Rio em disposição de navegar, desaparece até o mais pequeno perigo que podesse ter a Empreza: e por tanto não sabemos qual seja o motivo de se lhe não chamar *«Empreza para navegar o Rio Téjo, quando a navegação estiver desembarçada»* em vez de *«Empreza para o melhoramento (e navegação do Téjo.)»*

Nas condições da Empreza Hespanhola não notamos que se peçam fóros, nem emprestimo de dragas; e ao mesmo tempo corre sempre o risco de que o resultado dos reconhecimentos que ha de praticar por habeis engenheiros, e por sua propria conta, demonstrassem a impossibilidade de navegar no Rio, o qual por outra parte não nos parece provavel em vista dos dados que existem já sobre este assumpto.

No proximo Artigo examinaremos as demais condições de ambos os projectos.

---

**ANALYSE DAS PROPOSTAS DO SR. SÁ NOGUEIRA  
PUBLICADA NA RESTAURAÇÃO.**

**NAVEGAÇÃO DO TÊJO.**

**ARTIGO 3.º**

**N**os Artigos antecedentes fica completamente demonstrado que as condições com que o Sr. Sá se offerece a levar a effeito a navegação do Têjo até Abrantes, são por extremo desfavoraveis para o Governo, quer ellas sejam olhadas pelo lado politico, quer pelo lado economico. Porém estas desvantagens apparecem mais avultadas, quando se considera que as suas excessivas exigencias não são justificadas, nem pelos riscos que tem de correr antes de dar principio ás obras de navegação, nem pelas despezas da sua execução, pois que, como já vimos no Artigo antecedente, suas propostas se fundam unicamente na esperança vaga e incerta de que as plantações marginaes, que tem de ser feitas pelos proprietarios da beira do Rio, e os trabalhos das dragas que o Governo tem de lhe emprestar, dêem, em resultado, as vinte pollegadas de agua que elle deseja. Em quanto esta esperança não se tornar real e deixar de ser possibilidade eventual, mas sim realidade positiva, durante os dous annos estabelecidos pelo § 1.º do Artigo 2.º das obrigações da Empreza para dar principio á navegação, nada tem o Sr. Sá que fazer mais do que observar, com a anxiedade que é natural, a marcha e o resultado dos trabalhos que outros tem de emprender para elle.

Se depois examinamos ás demais condições que a Companhia Portugueza pede, e acostumados, como já o estamos, ás graves tendencias e ao oneroso daquellas que havemos analysado, não acharemos talvez que ellas devam occupar tão altamente nossa attenção. Porém, se por outro lado nos lembrarmos de que a navegação do Rio, no caso de ser levada a effeito

pelos meios propostos, não é motivo de riscos nem de despesas para o Sr. Sá, é-nos custoso vêr, pelo Artigo 12.º, que elle peça a propriedade das aguas do Téjo; e pelo 13.º, o privilegio de construir *nos rios e ribeiras que a esta parte do Téjo vem desaguar*, não todas as pontes que sòrem necessarias, mas tão sómente aquellas que lhe convierem. A Empreza Hespanhola pede a propriedade das aguas unicamente nos canaes lateraes que abrir nos terrenos que houver de comprar e de pagar para este fim, e nada exige quando á construcção das pontes.

Se das condições exigidas pela Empreza Portugueza, não para fazer as obras da navegação, como já por mais de uma vez temos dito, mas sim para fazer navegar seus barcos, passarmos ás obrigações a que ella se compromette, veremos que algumas dellas estão tão vagamente redigidas que poderão dar lugar, para o futuro, a muitas e diversas interpretações.

Diz o Artigo 1.º que a « Empreza se obriga a levar seus barcos a todos aquelles pontos do Téjo para onde haja uma carreira sempre seguida, desembaraçada e constante, e que pelo menos tenha a altura de vinte pollegadas de agua. » Este Artigo prôva além disso, mais do que todas as reflexões que anteriormente temos feito, e as que ajuda mais poderíamos fazer, que o proprio author do projecto não tem segurança, e desconfia até da efficacia dos meios por elle propostos. Se o Sr. Sá estivesse convencido de que, com as obras cuja execução recommenda ao Governo, se conseguia a navegação, é claro que desde logo se comprometteria a levar seus barcos a todos os pontos do Téjo.

É pois evidente que, prescindindo das onerosas condições que exige, não tem ao menos a certeza de que o sacrificio do Governo, e dos proprietarios da beira do rio venham a dar o resultado que se deseja. Porém no mesmo Artigo 1.º, e como para maior prova da desconfiança que tem no seu projecto, acrescenta as seguintes expressões — « salvo porém os casos « de perigo ou de razão justificada que a tanto os impeçam, « cessando então esta obrigação em quanto esses obstaculos não « sòrem removidos. » E quem é que está obrigado a removê-los? Do sentido das palavras se infere que é o Governo; porém, como por outro lado se nos torna difficil persuadirmo-nos de

que tal tenha sido a intenção do Sr. Sá, chamamos unicamente a atenção para a ambiguidade do sentido.

Mas uma vantagem apresenta a Empreza do Sr. Sá, que vem a ser o preço que estabelece para as mercadorias e passageiros, que é mais barato do que o da Empreza hespanhola, apesar de haver esta diminuido os que em sua primeira proposta exigia. Comtudo isto não nos admira; porque já temos visto que a Empreza do Sr. Sá não se destina a tornar o Têjo navegavel, mas tão sómente a navegar nelle quando lhe derem as suas obras já concluidas. A Empreza Portugueza não terá pois, por consequente, mais despezas a fazer do que os vapôres que houver de comprar logo que os dous annos de experiencia, depois de feitas as plantações marginaes, lhe affiancem o haver constantemente vinte polegadas de agua; ao passo que a Empreza Hespanhola tem que principiar por um exame dispendioso, e fazer depois, por sua conta, todas as obras da navegação. Á vista disso não nos resta dúvida de que o Sr. Sá está no caso de exigir menor preço pelos fretes, e tirar maiores vantagens do que a Empreza Hespanhola, assim como acreditámos igualmente que, se houvesse outra Empreza a quem, além de se darem as obras do rio já feitas, se dessem os vapôres e o carvão, poderia ella contentar-se com ainda mais diminuto preço pelos fretes do que os que leva o Sr. Sá e tirar mais proveito do que elle.

As demais obrigações constantes do Artigo 9.º não exceedem em vantagens para o Governo ás que offerece a Empreza Hespanhola nas proposições addicionaes por ella apresentadas ao Sr. Ministro do Reino.

Temos concluido o exame da primeira parte do projecto do Sr. Sá, que tracta da navegação do Têjo desde Abrantes para baixo, e da analyse que de todos os Artigos havemos feito resultam, em resumo, as seguintes desvantagens.

1.º Que as obras da navegação não são costeadas pela Empreza, mas sim pelos proprietarios da beira do rio e pelo Governo.

2.º Que o proprio Sr. Sá desconfia de que estas obras dêem em resultado a possibilidade da navegação, vindo, em tal caso, a ser estereis os sacrificios dos proprietarios e do mesmo Governo.

3.º Que as condições que exige do Governo para levar seus barcos aos pontos aonde haja vinte polegadas de agua são contrarias á boa administração e prejudiciaes ás rendas publicas, estabelece a desigualdade com que deve repartir-se a contribuição de toda a classe e particularmente a contribuição de sangue, compromette a segurança do Governo com a criação de uma numerosa força armada, prejudica os interesses nacionaes com a concessão das madeiras, accrescidos do rio, fóros, propriedade das aguas e monopolio na construcção das pontes, e opprime por ultimo aos proprietarios da beira do Rio obrigando-os a gastos consideraveis que devem ser sómente feitos por conta de qualquer Empreza que quizer encarregar-se sériamente de tornar navegavel o Téjo.

Demonstrados pois os prejuizos consideraveis que da approvação da primeira parte do projecto do Sr. Sá resultariam para o Paiz, no nosso seguinte artigo daremos principio ao exame da segunda parte do mesmo projecto.

—○○○—

**ANALYSE DAS PROPOSTAS DO SR. SÁ NOGUEIRA  
PUBLICADA NA RESTAURAÇÃO.**

**NAVEGAÇÃO DO TÊJO.**

**ARTIGO 4.º**

**O** EXAME que temos feito das propostas do Sr. Sá Nogueira para a navegação do Têjo desde Lisboa até Abrantes, manifestam claramente os prejuizos que se seguiriam para a Nação se fosse approved o projecto por elle apresentado ao Governo.

Para ajuizar da segunda parte, que tracta da navegação do Rio desde Abrantes até á fronteira de Hespanha, não é mister entrar em uma analyse minuciosa de cada um de seus artigos; basta só expor simplesmente as condições com que elle se offerece a leva-la a effeito.

Já tivemos logar de observar, ao examinar a primeira parte do projecto do Sr. Sá, que a sua Empreza não tinha por objecto tornar o Têjo navegavel, mas sim navegar nelle quando lhe dessem as obras feitas. Outro tanto succede com a segunda parte; porém com uma notavel differença, que vem a ser que se alli exigia que os proprietarios da beira do Rio lhe abrissem uma corrente de 20 pollegadas de agua (o que a final parece um meio indirecto, ainda que effcaz), aqui o Sr. Sá se desmascára e pede, sem rebuço algum, que o Governo não só lhe pague as obras, mas que, além disso, lhe dê uma somma de grande consideração.

No artigo 5.º diz o Sr. Sá — que o Governo ha de dar á Empreza 30:000\$000 réis em cada anno, e isto por tantos annos quantos fõrem necessarios para o reembolso do capital empregado. — Tornaremos a repetir o que já por tantas vezes temos dito; o Sr. Sá não deve chamar á sua Empreza « Empreza para o melhoramento do Têjo. » Por ventura para gastar

o dinheiro em fazer as obras, precisa o Governo que o Sr. Sá seja seu administrador?

Porém ainda ha mais; diz o § 1.º do artigo 5.º « Em seguimento á confirmação legal do presente contracto serão entregues á Empreza, pela Junta do Credito Publico, inscripções de 5 por cento importantes em 666:600\$000 réis. » No § 2.º diz mais « Que a Empreza poderá negociar livremente as mencionadas inscripções. » De modo que não contente o Sr. Sá com que o Governo lhe entregue 30:000\$000 réis cada anno até o completo reembolso, exige que lhe dêem, no acto de ser approved legalmente o contracto, quer dizer, antes e muito antes de haver principiado as obras, uma quantidade de inscripções de 5 por cento com faculdade de as vender no mercado, o qual, pelo preço de 70 por cento, poria o Sr. Sá na posse de uma somma de 466:200\$000 réis em dinheiro effectivo, muito perto de 1 milhão de cruzados.

E quem responderia ao Governo por esta consideravel somma? Ninguém; pois que os accionistas de que falla o Sr. Sá, não existem ainda nem poderão existir sem que se formalise o contracto, cumprindo com esta condição.

A Empreza Hespanhola não pede tal condição nem pretende um só real do Governo; assim é que entre as duas Emprezas ha uma differença notavel; em quanto que a Hespanhola ha de fazer por sua conta os exames do Rio, e as obras da navegação, a Empreza Portugueza pede que antes de fazer obra alguma lhe sejam dados pelo Governo 666:600\$000 réis, 30:000\$000 réis cada anno, e que o Governo lhe segure um lucro de 6 por cento, ficando, não obstante, a favor da Empreza todos os lucros no caso de excederem dos 6 por cento que o Governo deve garantir. — É este o espirito de nacionalidade que o Sr. Sá Nogueira invoca em apoio da sua Empreza? Consiste a nacionalidade em exigir do Paiz condições tão duras, tão onerosas, e tão contrarias ás que tem sido propostas por outra Empreza a que se chama estrangeira, talvez porque não se podem criticar suas propostas? O verdadeiro patriotismo consistiria em haver offerecido o mesmo que a Empreza Hespanhola, e com condições ainda mais favoraveis para o Paiz. O Sr. Sá julga que será um grande acto de nacionalidade o conceder-se-lhe o que pede; nós julgámos que seria em extremo

antinacional o empobrecer o Paiz para enriquecer a Empreza do Sr. Sá.

Depois disto, talvez que as pessoas que não houverem examinado as propostas do Sr. Sá julguem que as demais condições do seu projecto são summamente moderadas; assim deveria ser na verdade, já que o Governo teria que adiantar dinheiro á conta, e pagar até ao ultimo real que houvesse de ser gasto. Para se convencerem que seria um erro o suppor que as demais condições são razoaveis, ainda mesmo no caso de que as obras fossem feitas pela Empreza, bastará ennumerar suas exigencias que são:

1.<sup>a</sup> Diminuição de uma 6.<sup>a</sup> parte nos direitos da Alfandega sobre os generos que seus barcos houverem de conduzir (Artigo 2.<sup>o</sup> e 7.<sup>o</sup>). Sem duvida, repetindo o mesmo em dous Artigos diferentes, queria o Sr. Sá que o Governo se não esquecesse delle.

2.<sup>a</sup> Possuir, por espaço de 40 annos, a propriedade desta parte do Têjo, suas margens e agua desde o rocio de Abrantes até á raia de Hespanha, e bem assim a propriedade de quaesquer rios, ribeiras, vallas, ou esteiros e seus afluentes, suas aguas e margens, e quanto dellas e de seus leitos se extrahir pertencente á Nação ou Estado, que áquella parte do Têjo venham desauguar.

3.<sup>a</sup> Perceber, por espaço de 40 annos, os seguintes direitos e privilegios:

A irrigação dos campos com as aguas do Têjo mediante o pagamento, e bem assim o poder usar das mesmas aguas para mover quaesquer maquinas hydraulicas.

Privilegio exclusivo para a navegação por vapôr, bem como para transporte de passageiros, quer elle seja movido por vapôr, quer por meio de sirga.

Privilegio exclusivo para as barcas de passagem.

Um direito sobre os que se servirem dos caes e edificios construidos com os fundos do Governo.

Isenção de direitos sobre maquinas, dragas, barcas e barcos para a navegação.

Que o Governo ha-de conceder gratuitamente á Empreza cópias de todos os trabalhos technicos, como projectos etc.

A faculdade de cortar nas mattas nacionaes todas as madeiras que lhe fôrem necessarias (sem as pagar.)

Que o Governo ceda á Empreza qualquer edificio nas proximidades do rio que lhe seja necessario.

Isenção de todo o imposto ou direito quer ordinario quer extraordinario.

Imposição de um direito sobre os barcos que navegarem naquella parte do rio.

Que a Empreza tenha a preferencia para a construcção de pontes e estradas para os pontos mais proximos do Téjo.

Não é necessario examinar mais artigos ; bastam as condições mencionadas para se convencer que por si só seriam inadmissiveis e muito mais se se tiver presente que não é o Sr. Sá que vai costear as obras : que é o Governo que tem de principiar por fazer um adiantamento de 666:600\$000 réis e que se obriga, além disso, a assegurar os 6 por cento ao anno e a entregar á Empresa 30:000\$000 réis annuaes.

Não podemos continuar fazendo as reflexões que se nos apresentam neste momento ; seria offender o bom juizo do publico. Talvez que nos escapasse alguma expressão que podesse offender o Sr. Sá, o que de certo não é nossa intenção ; pois que tão sómente temos querido demonstrar que as suas propostas são inadmissiveis, e que sempre o seriam ainda mesmo que não houvesse outra Empreza que se offercesse a fazer as mesmas obras sem damno para os povos, sem sacrificio para o Governo, e com condições mais vantajosas.

Se em nossas reflexões, e nas consequencias que temos tirado do exame do seu projecto, temos commettido algum erro, esperamos que o Sr. Sá se appressará em no-lo provar por meio da imprensa, certo que teremos um praser em confessar que nos enganámos e um dever em insistir e apoiar o que já temos dito, no caso de que a razão esteja, como até agora julgamos, da nossa parte.

---

(COMMUNICADO.)

**NAVEGAÇÃO DO TÊJO.**

(ANALYSE DE UM COMMUNICADO DO PRECEDENTE NUMERO DA RESTAURAÇÃO.)

**E**M um *communicado* que se publicou Sabbado neste Jornal, vem o começo d'uma analyse á proposta sobre a navegação do Têjo, offerecida ao Governo pelo Sr. Ayres de Sá Noqueira. Importante serviço faria ao Paiz o auctor desse communicado se por meio d'nma analyse sensata e imparcial concorresse para illustrar o Governo e a Nação sobre assumpto de tanto momento; não parece porém ser essa a mente do escriptor, e ainda que pareça incrível que haja penna que se atreva a fazer paralelo entre a Empreza proposta pelo Sr. Ayres de Sá, e a proposta pelo Sr. Bermudez — dando a preferencia a esta, comtudo é certo ser esse o proposito do escriptor.

Nós, sem defender á *carga cerrada* (como se diz) a proposta do Sr. Ayres de Sá pertendemos todavia refutar os argumentos daquelle escriptor pelo mesmo paralelo que elle estabelece, e provar que a proposta do Sr. Ayres de Sá, quando se levasse a effeito sem a menor modificação, seria, assim mesmo, muito preferivel, em todos os pontos á proposta do Sr. Bermudez. Basta le-las para isso se reconhecer.

Levemente se pertende insinuar uma vantagem da proposta do Sr. Bermudez no § 1.º, a de comprehender toda a navegação do Têjo desde Lisboa até Aranjuez. Quem nega que quanto maior fôr a porção do Rio navegavel, maiores podem ser as vantagens communs. Mas importa isso por ventura, dever excluir-se a proposta do Sr. Ayres de Sá só porque se limita ao territorio Portuguez? Exclue este a possibilidade de que a Empreza do Sr. Bermudez, ou qualquer outra, continuem a mesma navegação dentro do territorio Hespanhol até Aranjuez?

E sem esta ultima parte da navegação do Têjo, não aproveitará para nós a realisação da primeira? É isto cousa tão corrente que sete mezes antes da proposta do Sr. Bermudez, aiuda quando se ignorava o proposito dos nossos visinhos de fazerem o Têjo navegavel até Aranjuez, apresentou o Sr. Ayres de Sá a sua primeira proposta para a navegação do Têjo. Calculadas bem as vantagens da navegação deste Rio, a parte mais consideravel dellas fica a favor de Hespanha; e por isso será escusado que o Sr. Bermudez nos venha fazer a caridade de tornar navegavel a parte do Têjo que está dentro do nosso territorio: agradeçemos-lhe esse serviço, mas bem sabemos que se nós cá o fizermos, os nossos visinhos terão bem depressa o cuidado de o fazerem assim tambem. Para nós é pois muito indifferente que a proposta do Sr. Bermudez comprehenda ou não toda a navegação do Têjo desde Lisboa até Aranjuez; havemo-la considerar unicamente na parte que nos diz respeito. E não desenvolvemos hoje as idéas que apenas tocâmos, porque nem isso julgamos necessario.

O § 2.<sup>o</sup> do *communicado* nada contém digno de observação. Em quanto ao 3.<sup>o</sup> concordâmos plenamente com a doutrina delle em these; e desafiâmos o author do artigo para apresentar idéas sociaes mais livres do que nós somos capazes de as apresentar: já se foi o tempo do exclusivismo nacional, e todos sabemos que a terra é patria commum do homem. Todavia, acima destas theorias está a organização politica das nações, estão os costumes peculiares de cada povo, que não é dado, nem possivel, affrontar face a face. Conhecemos que o ponto foi bem escolhido para assentar o sophisma, mas como tal será promptamente reconhecido. Convimos pois em que a proposta que o Governo deve adoptar é a que sôr mais vantajosa ao paiz, seja ella apresentada por Turco, Hespanhol, ou Judeo, comtudo esta proposta não deverá dizer ao Governo: » Não admitto no emprego da navegação senão uma terça dos vossos subditos (Artigo 8.<sup>o</sup>); os vossos barcos de vella nacionaes hão de me pagar a mim, que sou estrangeiro, um direito estipulado de accôrdo comigo, para poderem navegar o seu proprio (Condição 8.<sup>a</sup>); haveis de me conceder gratuitamente um deposito franco e illimitado, dentro do vosso territoria de tudo quanto quizer importar ou exportar do meu paiz (Condição 9.<sup>a</sup>);

eu só consinto que os vossos subditos possam subscrever para a terça parte das acções que eu emitir (Artigo adicional); finalmente, a bandeira da minha nação fluctuará privilegiada e soberba, como senhora feudal, por meio das vossas mais fertes campinas, cuspendo-vos no rosto a vossa covardia, apregoando a vossa vergonha; e em vez de ser ella que vos peça licença de atravessar o primeiro dos vossos rios, em vez de ser ella que vós pague os direitos de seu transitio, haveis de ser vós que lhe pagueis feudo, que ficareis escravizados a acolher-vos a ella, ou apparecerdes á mingoa no meio dos vossos generos corrompidos por falta de extracção! Para os nossos tomarem o seu logar. Ora, se a isto tudo juntarmos a circumstancia especial de que esta Nação, sete vezes mais poderosa do que nós, não lhe faltarão occasiões de pretextar uma desavença de . . . Não queremos prognosticar futuros: está muito recente a questão da navegação do Dourò, ella é documento vivo que falla mais alto do que todas as reflexões que fizessemos. A prevenção nunca prejudicou, a facilidade pôde trazer males que nem se quer queremos antever.

Mas para destruir o *communicado* com os seus mesmos argumentos, é de sóbra fazer ver, que levantado-se o seu author contra a *falsa nacionalidade*, confundindo a pessoa singular do proponente, com o complexo da cousa proposta, não reparou que argumentava contra o proprio Sr. Bermudez, que com todo o frenesi da sua nacionalidade, falsa ou real, não admitte na sua proposta senão a terça parte das acções tomadas por Portuguezes; não admitte senão que só a *terça parte* dos empregados da sua Empreza sejam Portuguezes! Pois não viu o escriptor que era isto um exclusivismo de verdadeira nacionalidade? Porque não diz francacamente o Sr. Bermudez. « As minhas acções poderão ser compradas por todas as Nações; embora se vendam todas em Portugal, ou as compre o Imperador de Marrocos. » Não o diz, porque a nacionalidade *real* do Sr. Bermudez lho o não consente. Não o diz porque quer, e nisso honra seja feita aos seus sentimentos, a preponderancia para os seus patricios. Da mesma fórma pelo que respeita aos empregados. Pois ainda será pequena a emigração da Galisa para aqui? Teremos de soffrer mais dous terços de empregados hespanhoes n'uma Empreza vastissima, que vai acabar com tantos interesses parciaes

e singulares, para virem trabalhar em nossos portos? Quem é que não vê isto? Quem deixará de fazer considerações tão obvias? Não guerrêamos a pessoa do Sr. Bermudez, guerreâmos a sua Empreza. Apresente-se o Sr. Bermudez singularmente, levante fundos em Hespanha, em Portugal, em Inglaterra, onde quizer; admitta indistinctamente para empregados gente de todos os paizes; mas não nos apresente uma proposta com todo o character de *verdadeira nacionalidade*; e não nos digam depois, epigramaticamente, que temos uma *falsa nacionalidade*. Já se vê pois que a questão não é *puramente economica*, como quer o author do *communicado*. A questão tem um character de nacionalidade mui distincto, que lhe deu a proposta do Sr. Bermudez: e a questão olhada por este lado é séria, e gravissimamente séria.....

Seguiremos outro dia rebatendo a analyse da confrontação dos artigos das propostas do Sr. Bermudez e Ayres de Sá.

---

#### RESPOSTA AO ARTIGO PRECEDENTE.

**S**ENDO o artigo que precede resposta ao primeiro que se publicou na Restauração, o leitor verá facilmente que não se responde nelle nem uma só palavra ás considerações em que entrava aquelle artigo ácerca da Empreza do Sr. Sá Noqueira.

Por minha parte julgo inutil responder ás declamações que na maior parte elle contém. Quanto ao que diz sobre a nacionalidade de ambas as Emprezas e ás fracas objecções que se fazem contra minhas propostas, não respondo neste lugar porque, tendo-as rebattido já por mais de uma vez nas respostas ao Correio Portuguez e em outros artigos, seria cansar a attenção do leitor e augmentaria sem necessidade o volume desta publicação.

**ARTIGO PUBLICADO NO CORREIO PORTUGUEZ  
DE 23 DE DEZEMBRO.**

**N**o *Diario do Governo* de 16 do corrente appareceu um projecto de contracto para o melhoramento e navegação a vapôr no Tejo até á raia de Hespanha. Este projecto já tinha sido apresentado na Secretaria d'Estado dos Negocios do Reino, no dia 7 de Dezembro de 1844, pelo Sr. Ayres de Sá Nogueira, representante de uma Empreza Portugueza para este fim.

Havia apparecido outro projecto apresentado por uma Companhia Hespanhola; porém differia muito daquelle, e por isso desagradou geralmente, não só por causa de algumas exigencias que poderiam vir-nos a ser prejudiciaes, como tambem pela nimia extensão que nelle se pedia a certos privilegios, dos quaes poderia resultar, e por certo resultaria, o grave inconveniente de entregarmos quasi exclusivamente aos estrangeiros a navegação do nosso Tejo.

É inquestionavel a utilidade que resultaria da livre navegação do Tejo até á raia de Hespanha, e por isso temos por escusado demorar-nos a demonstrar o de que ninguém duvida, e ninguém deixa de anciôsamente desejar.

Não cabe nos limites de um só artigo a confrontação entre as duas propostas alludidas; ambas foram publicas, e sobre ellas se devem já ter pronunciado as pessoas que se interessam pela prompta execução de tão util e proveitoso plano. Todavia diremos alguma cousa ácerca das principaes condições que offerece a Companhia representada pelo Sr. Ayres de Sá Nogueira.

A condição que marca 40 annos para a duração do privilegio, parece não exceder o que frequentemente se concede a Emprezas desta ordem; até mesmo porque não é grande prazo para nelle a Companhia salvar os capitaes que empregar e tirar delles interesses rasoaveis.

A outra condição da differença dos direitos é que por ventura póde causar algum receio ácerca da diminuição dos

rendimentos da Alfandega das Sete Casas; porém se attendermos ao augmento do mercado em consequencia da facilidade das communições fluviaes, e bem assim ao obstaculo que, mesmo a bem dos seus interesses, a Companhia ha de oppôr ao contrabando, é evidente que não só ha de cobrir esse *deficit* como tambem a fazenda publica virá a lucrar. E ainda não fazemos menção do augmento e desenvolvimento da agricultura que por outro lado irão levar ao Thesouro avultados direitos.

A condição que se refere aos *accrescidos* do Têjo tambem, em quanto e nós, nao é exaggerada; grande parte desses *accrescidos* pertence á Companhia das Lezirias e a outras pessoas; restam muito poucos, e desses muitos hão de ser destruidos para facilitar o curso das aguas, e outros incorporados nas propriedades a que se ligam, mediante um pequeno fóro em genero.

A outra condição sobre o emprestimo das dragas, a que diz respeito á escolha do director, a das machinas de rega etc., a sobre a perda do privilegio, que é uma das boas garantias para a execução do Contracto, e a dos preços, com a promessa de redução em tempo conveniente, não nos parecem igualmente onerosas e excessivas, antes pelo contrario as reputamos admissiveis.

No que diz respeito ás plantações marginaes, são de grande importancia as providencias que propõe a Companhia, e sem dúvida nenhuma são as unicas pelas quaes se poderá conseguir o fim das mencionadas plantações, evitando ao mesmo tempo o prejuizo, que resultaria de se fazerem sem a devida regularidade.

Tocamos apenas e mui de leve no que se deprehe de a leitura da proposta a que nos referimos; e deixaremos o que não póde caber nos limites apertados de um artigo de jornal, á consideração de quem examinar um plano de cuja execução hão de provir incalculaveis bens á nossa agricultura e commercio. Entretanto, e pois que o assumpto é de tanta transcendencia, ficamos de mui brevemente voltar a esta materia.

---

 RESPOSTA AO ARTIGO ANTECEDENTE.

Não nos parece necessario determo-nos em refutar este artigo. Os inconvenientes que as Propostas do Sr. Sá apresentam, estão completamente demonstrados nos artigos que a Restauração tem publicado, e que se inserem em sua integra nesta collecção.

Devemos comtudo chamar a attenção do leitor para a contradicção que se nota entre as doutrinas deste artigo e a dos demais que o Correio tem publicado, e que igualmente inserimos mais ao diante.

No artigo que antecede-se diz « O que tambem é evidente, e demonstra sem grande esforço, que para conseguir, pelo Têjo, facil communicação com o reino visinho, uão carecemos de fazer sacrificios onerosos a companhias estrangeiras, é que, sendo navegavel o Têjo até á raia, os hespanhoes não deixarão de acudir á parte que lhes diz respeito, para que as vantagens da navegação sejam aproveitadas pelos dous paizes. Deste modo em breve veriamos Lisboa unida a Toledo e Talaveira, a Estremadura portugueza á Castella Nova e aos fins do Aragão. » (\*)

Aqui não só não se nega, mas até se affirma a conveniencia e utilidade das relações com Hespanha e as vantagens da união de Lisboa com Toledo, Talaveira, Castella a Nova e fins do Aragão. Nos artigos seguintes se ataca o projecto *principalmente pelo lado politico* como o Correio disse mais de uma vez. Era a questão politica em Dezembro de 1844 diferente do que no mez de Janeiro de 1845? Porque razão pois essa contradicção? porque é máu em Janeiro aquillo que era bom em Dezembro? A resposta é clara a nosso modo de vêr. — Em Dezembro não se haviam publicado os artigos da Restauração; bastava então dizer que as condições do Sr. Sá eram melhores do que as do Sr. Bermudez; não havia neecessidade de sa-

---

(\*) O paragrapho acima marcado foi omittido no artigo precedente, e deveria ser o quarto periodo do mesmo artigo.

crificar á defeza das propostas do Sr. Sá, o justo amor proprio de não apparecer como ignorante em materias de economia e de politica; porém uma vez publicados os artigos da Restauração, demonstradas as desvantagens das propostas do Sr. Sá, era mister mudar de systema; a principal, a primeira obrigação era o deffende-las; pelo lado da economia já o era impossivel, nesse caso não havia outro romedio do que attacar as propostas do Sr. Bermudez pelo lado politico, sem ter em vista que cahia em uma palpavel contradicção dizendo então que era máu aquillo que em Dezembro havia dito ser bom, e que nem em similhante defeza compromettia a reputação de habil e entendido na sciencia de economia.

Para se convencer desta verdade bastará comparar a analyse que o Correio faz das propostas do Sr. Sá e as vantagens que nellas encontra com o exame dessas mesmas propostas publicado na Restauração.

Parece na verdade estranho que ao Correio que tão caviloso e tão perspicaz se mostra ao fallar das propostas do Sr. Bermudez não lhe occorresse ao menos uma unica das muitas desvantagens que a Empreza do Sr. Sá apresenta.

ARTIGO PUBLICADO NO GORREIO PORTUGUEZ  
DE 27 DE DEZEMBRO.

**F**IZEMOS, n'outro artigo, algumas observações ácerca da proposta para o melhoramento e navegação por vapôr em todo o Têjo até á raia de Hespanha. Notámos então que assumpto de tanta importancia não podia ser tractado nos estreitos limites de um artigo de Jornal; e promettemos voltar á mesma materia para lhe dar todo o desenvolvimento de que realmente carece.

A imperiosa necessidade das obras que se propõe levar ao cabo a Companhia representada pelo Sr. Ayres de Sá Nozueira, é tão conhecida, e tem sido por tantas vezes sentida, em differentes epocas e por differentes Governos, que fôra ocioso demorar-nos agora em reflexões a esse respeito.

Tambem não são ignoradas as immediatas vantagens da livre comunicação entre as Provincias que o Têjo atravessa, todas abundantes em productos que hoje tem difficil extracção, e passariam a ter livre curso por todo o Reino, assim como pela Hespanha, se os nossos vizinhos acudirem, o que não padece duvida, a canalisar a porção de Rio que vai da raia de Portugal para o interior. (1)

Sendo pois incontestaveis os beneficios que resultam á agricultura e ao commercio do melhoramento e navegação do Têjo até á raia de Hespanha, sendo tambem evidente que é da primeira e instante necessidade a conclusão da grande obra que se propõe a Companhia a que nos referimos; resta-nos unica-

---

(1) O Correio encara a questão da navegação desde a fronteira de Hespanha até Aranjuez de duas maneiras distinctas: de uma maneira quando recommenda a Empreza do Sr. Sá, e de outra quando condemna a do Sr. Bermudez. Nos artigos posteriores reprova a Empreza do Sr. Bermudez por causa do contrabando, transito, independencia nacional etc., e não se faz cargo de que todos estes males proviriam da navegação tal como elle mesmo a propõe. Nos artigos seguintes se verão palpavelmente as contradicções do Correio.

mente examinar a proposta que em nome dessa Companhia foi apresentada ao Governo pelo Sr. Ayres de Sá Nogueira. Não trataremos de outra proposta feita por uma Companhia Hespanhola; porque, sendo notavelmente prejudicial aos nossos interesses nas exigencias, o era por extremo no desdouro que viria a Portugal de entregar a estrangeiros o dominio exclusivo do nosso Téjo; e porque, sendo faceis de conhecer estes dous insanaveis defeitos, sem necessidade de demorado exame, ella caduca na presença de outra mais vantajosa e sobre tudo Portugueza. (2)

É dividida em duas partes a proposta do Sr. Sá Nogueira: a primeira relativa á navegação e melhoramento do Téjo até Abrantes; a segunda sobre a navegação e melhoramento do Téjo de Abrantes até ao ponto da raia em que as margens deste Rio cessam de ser ambas de Portugal.

Ácerca dos principaes artigos daquella primeira proposta alguma cousa dissemos em o nosso numero de Segunda feira. Observámos que o prazo de 40 annos para a duração do privilegio não era excessivo, e tem sido frequentes vezes concedido a Emprezas desta natureza: fizemos ver que o receio ácerca da diminuição causada nos direitos das Sete Casas desapparecia apenas se notasse que a facilidade na navegação, dando mais amplitude ao commercio, vinha a compensar ou talvez a exceder essa differença com a abundancia de generos offerecidos a despacho naquella Casa Fiscal: ácerca dos accrescidos de que tracta o Artigo 8.º da proposta tambem nos pareceu que não havia inconveniente nenhum, antes seria util conceder o que a Companhia pede, isto é, authorisação para aforar os accrescidos que fõrem resultado das plantações marginaes, uma vez que não estejam cedidos a outras pessoas ou Companhias, e de modo que jámais seja atacado qualquer direito de terceiro; porque, pertencendo grande parte desses accrescidos á Companhia das Lesirias, e devendo ser outros destruidos para facilitar o livre curso das aguas, estão mui poucos para aforar.

Seremos hoje mais extensos em outros artigos, que tam-

---

(2) Já se disse, e se explica mais ao diante, que uma Empreza que se divide em acções não é nem póde ser nacional.

bem são essenciaes na proposta, e que do mesmo modo julgá-mos admissiveis.

No Artigo 9.º pede a Companhia que nos quatro mezes do anno que mais convenham, e em quanto fôrem precisas á Empreza, o Governo lhe forneça por emprestimo, pelo menos, duas dragas com os respectivos barcos de limpeza.

Sendo o systema das plantações marginaes o que verdadeiramente canalisa o rio, quando essas plantações são feitas com certo methodo em ambas as margens, e o emprego das dragas torna-se apenas necessario em alguns pontos aonde os obstaculos resistem mais a outros meios, e por consequente não é possivel que dellas se faça uso se não em quatro mezes do anno. Ora, possuindo o Governo estas dragas para o mesmo fim que as pertende a companhia, é evidente que nenhum sacrificio importa o emprestimo requerido, sobre tudo promptificando-se a companhia, como com effeito se promptifica, á despeza que fizerem essas dragas em quanto dellas se servir.

No Artigo em que se trata da nomeação do Director das obras de canalisação tambem não vemos cousa nenhuma que importe sacrificio ou onus; a companhia propõe tres Officiaes de conhecida intelligencia e o Governo escolhe um; é, em quanto a nós, o unico modo de satisfazer á condição essencial de ser o Engenheiro Director da confiança da Companhia sem que o deixe de ser da do Governo.

A doutrina do Artigo 12.º já foi approvada pelo Parlamento quando se discutiu o projecto relativo aos canaes d'Azambuja, e por isso pouco diremos a respeito daquelle Artigo. A Companhia pede que lhe seja concedida a propriedade das aguas do Téjo, salvo naquella parte em que possa atacar direitos estabelecidos. Esta concessão que a Companhia pede é, em quanto a nós, a mais importante e fertil em resultados vantajosos á agricultura, ao mesmo tempo que constitue a Companhia na necessidade de fazer enormes despezas, quaes as que demandam as custosas maquinas de irrigação de que deve necessariamente provêr-se para tirar alguma vantagem na mencionada concessão. É incalculavel o bem que póde provir á agricultura nas margens do Téjo uma vez que se adopte um systema de regas conforme com as necessidades das terras, e dos productos que nellas se cultivam. É o que a Companhia se propõe, e ao que

se obriga no Artigo já approved e sancionado no Contracto dos canaes de Azambuja. (3)

Em quanto ás obrigações da Empreza, vemos que se propõe em primeiro lugar fazer navegar os barcos de vapôr em 20 pollegadas d'agua, o que nos indica que a navegação começará muito mais cedo do que se calcula (4). Pelo que respeita ao numero de viagens tambem não deve isso servir de obstaculo; porque se a Companhia marca por ora o minimo em tres viagens por semana não haja receio de que deixe de fazer vinte, trinta mil se houver concorrência de passageiros e generos. A condição que aponta os casos em que a Empreza perde o privilegio, é mais uma garantia que merece toda a consideração. Os preços das viagens são razoaveis, tanto no que diz respeito aos passageiros como aos generos, o augmento nos que fôrem de facil combustão é de justiça e exigido em todos os transportes. Apesar disso a Companhia promette fazer diminuição, e por certo não poderá deixar de a fazer quando a affluencia lho mostrar de immediata utilidade aos seus interesses e aos do publico. Tambem não é de pouca monta a vantagem que o Thesouro e os Estabelecimentos pios como Hospitales, Misericordias, etc. tiram do Artigo 9.º em que a Companhia se promette a transportar aos seus destinos á borda do Têjo, e sem premio, todos os dinheiros do Estado, os Correios e Expressos, a conduzir por metade do preço a tropa em serviço, a fazer á sua custa o movimento do pessoal e material dos Hospitales, Misericordias, etc., a conduzir, nos casos declarados extraordinarios, a dez réis cada legoa por homem, a tropa que o Governo houver de transportar para algum dos pontos de embarque nas margens do Têjo.

Do projecto de plantações marginaes nada accrescentaremos ao que dissemos no artigo de Segunda feira. A necessidade

(3) Pedimos ao leitor que leia os quatro artigos da Restauração.

(4) Isto não é inteiramente exacto. A Empreza do Sr. Sá se obriga «a levar os seus barcos até aonde houver uma linha sempre constante e segura que, pelo menos, tenha vinte pollegadas d'agua» Isto prova que a propria Empreza não sabe de certo se haverão as 20 pollegadas d'agua, e desta fórma não vejo como o Correio crê que a navegação começará muito mais cedo do que se calcula.

de se fazer aquella plantação com toda a regularidade torna indispensaveis as providencias que a Companhia propõe.

A segunda parte da proposta apresentada pelo Sr. Ayres de Sá Nogueira, a que diz respeito ao melhoramento e navegação do Têjo de Abrantes para cima segue o mesmo systema e adopta a mesma doutrina da proposta hoje convertida em Lei para a obra dos canaes d'Azambuja; é cópia fiel della em todas as suas disposições e por conseguinte havendo sido discutido no Parlamento aquelle systema, havendo sido adoptado pelas duas Camaras e estando hoje sancionado, temos por escusado demorar-nos no que está de sobejo discutido e averiguado.

Ha todavia uma differença, e vem a ser, que a Companhia dos canaes da Azambuja pediu e obteve para embolso do capital dispendido o producto da contribuição territorial dos tres Concelhos de Santarem, Cartaxo e Azambuja, importante na quantia annual de 8 contos de réis; e a Companhia do Têjo pede para o mesmo fim que dos 50 contos de réis destinados para melhoramentos de caminhos fluviaes lhe sejam dados 30 cada anno.

Esta differença desaparece immediatamente, e talvez ainda muito a favor da Companhia do Têjo, se observar-mos quanto em si differem as obras não só em extensão, como em resultados e difficuldade de execução.

Terminaremos observando que, á vista do immenso proveito que resulta á agricultura e ao commercio da livre navegação do Têjo até á raia de Hespanha, e á vista das rasoaveis condições com que a Companhia, representada pelo Sr. Sá Nogueira, se offerece a levar ao cabo tão grande empreza, o Governo deve quanto antes dar as necessarias providencias para que o projecto seja convertido em Lei e se dê começo a trabalhos que nos vão abrir novos mananciaes de riqueza (5).

---

(5) Seria cansar o publico o responder miudamente a este artigo. Não ha uma unica razão contra a Empreza do Sr. Bermudez que não esteja respondida em algum outro artigo dos que precedem ou dos que se seguem. Nem uma só das razões que emprega para deffender a Empreza do Sr. Sá que não esteja tambem destruida pelo exame de suas condições que a Restauração publicou.

— 89 —

**ARTIGO PUBLICADO NO CORREIO PORTUGUEZ  
DE 4 DE JANEIRO.**

### NAVEGAÇÃO DO TÉJO.

*Analyse da proposta da Empresa Hespanhola, representada  
por D. Manoel Bermudez de Castro, inserta no Diario  
do Governo de 10 de Outubro de 1844.*

**D**ESCONHECER a conveniencia de Companhias que emprehendam e realizem grandes obras, deixar de apoia-las, e vêr impassivel um Paiz estacionario, por desprezar os meios de progredir — póde dar-se em estranhos, mas não em naturaes. Todavia nem todos os meios que se apresentam de progresso são admissiveis e verdadeiros, pois ninguem ousará negar que ha propostas de exigencias tão intoleraveis, tão onerosas e aviltantes, que ainda ao homem de mais frio animo fazem sobresaltar, dando-lhe a conhecer que em vez dos beneficios promettidos, só encerram prejuizos gravissimos; e neste caso consideramos nós a proposta, que para o melhoramento e navegação do Téjo offereceu ao nosso Governo (em 2 de Outubro de 1844) D. Manoel Bermudez de Castro, como representante d'uma Empresa Hespanhola. A simples leitura de suas condições revolta, e a meditação sobre ellas irrita. Vejamos pois em succinto exame se ha fundamento para nosso juizo (1).

#### *Obrigações da Empresa.*

A 1.<sup>a</sup> condição não carece de analyse; porém a 2.<sup>a</sup> dizendo, que a Companhia poderá ser formada *um anno posteriormente á conclusão dos trabalhos do reconhecimento do rio etc.*,

---

(1) Parece inutil responder cousa alguma a esta introdução, e passaremos desde logo ao exame das condições.

sem que na 1.<sup>a</sup> ou em alguma outra marque a época em que estes trabalhos devem acabar, nos próva que só daqui a seculos ou nunca teriamos essa Companhia, e que o privilegio concedido, nada menos faria do que inhabilitar os portuguezes para levarem ao cabo uma obra, que particulares circumstancias do Paiz reclamam com a maior urgencia, fazendo-nos tributarios da Hespanha por indeterminado prazo, com todos os vexames e gravissimos onus de tal estado; pois na 2.<sup>a</sup> exigencia que a Empreza faz ao Governo requer se principiem a contar os 30 annos do privilegio desde o dia em que se considerem concluidas as obras da navegação, prazo que já vimos não estar determinado e que julgamos não o haver sido mui de proposito para os fins que apontamos; porque se se não concluíssem as obras senão no fim de 60 ou 70 annos, a nossa escravidão duraria 90 ou mil annos, e quem sabe se para todo o sempre! (2)

---

(2) Qualquer pessoa que fôr imparcial conhecerá que nem mesmo os *proprios Engenheiros* podem dizer designadamente os dias de que necessitarão para fazer os exames do Rio e o plano das obras. O Sr. Bermudez não póde fixar um prazo para concluir estes trabalhos, porque nem elle, nem ninguem, nem mesmo o *proprio Correio* podem saber se os Engenheiros necessitarão examinar o Rio no verão e no inverno, se uma vez ou duas. Porém ha uma circumstancia que o Correio deveria ter tido presente, e vem a ser que o Sr. Bermudez se compromette a *principiar os exames seis mezes depois de assignado o Contracto*. Julgará o Correio, que uma vez principiados estes trabalhos, convirá ao Sr. Bermudez prolonga-los até ao infinito e estar pagando no entanto os salarios dos Engenheiros e demais pessoas que se necessitam? Socegue o Correio que o Sr. Bermudez lhe promette que não pagará aos Engenheiros mais tempo do que o que lhe fôr necessario. Demonstrado que ninguem tem maior interesse do que a Empreza em apressar os trabalhos dos exames e planos, cahem por terra todos os argumentos do Correio, pois que um anno, ao mais tardar, depois de concluidos os exames tem que estar formada a Companhia, que não é possivel formar-se antes definitivamente porque jámais se formam Companhias para obras sem se saber se ellas são realizaveis ou não. Descance pois o Correio, que uma vez que a Empreza do Sr. Bermudez tiver principiado a gastar dinheiro trazendo os Engenheiros, ninguem tem mais interesse do que *ella propria* em vêr os barcos de vapór navegarem pelo Rio.

Quando o Sr. Sá diz que principiará a navegação logo que houverem vinte pollegadas de agua, não occorreu ao Correio que isto sim é que era inteiramente indeterminado?

Na 3.<sup>a</sup> condição obriga-se a *começar as obras do rio um anno depois de formada a Companhia, etc.* e, como nós já vimos, sendo indeterminada a formação desta Companhia, claro está que também indeterminado é esse comêço de obras (3).

Diz obrigar-se, na 4.<sup>a</sup> condição, a *pôr em perfeito estado de navegação o Rio Têjo desde Aranjuez até Lisboa, para que possam navegar barcos de vapôr, etc.* no termo de quatro annos depois de começadas as obras; mas, como já ponderámos, quando principiarão ellas? Temos para nós que nem as duas seguintes gerações verão a realidade da promessa. Aqui o representante da Empreza obriga-se para conosco a tornar navegavel uma porção do Rio que pertence á Hespanha, como se nós tivéssemos alguma cousa com o que é de Hespanhoes! (4)

A 5.<sup>a</sup> condição seria boa se a Empreza devesse ter um termo razoavel, porque por ella se obriga a *entregar ao Governo de Sua Magestade Fidelissima todas as obras de navegação no mais perfeito estado de conservação e serviço, apenas terminar o prazo do privilegio que se solicita.*

Ha porém na 6.<sup>a</sup> condição materia tão transcendente, que passamos a avalia-la em periodos.

A tarifa da Empreza Hespanhola marca o frete de cinco réis por 25 libras de pêso em cada uma legoa. Um moio de trigo de Abrantes para Lisboa custa actualmente de transporte termo medio de 1\$200 a 1\$300 réis. Ora de Abrantes a Lisboa são 25 legoas por agua; um moio peza de 40 a 42 arrobas de 32 arrateis: logo, pela tarifa hespanhola, pagaria

(3) A nota precedente responde tambem a este paragrapho.

(4) Felizmente para Portugal, a maioria de seus habitantes não pensam de uma maneira tão curta, e, quasi que se pôde dizer, tão egoista como o Correio. Portugal tem tanto interesse na prosperidade de Hespanha como esta o tem na de Portugal; o realizar a navegação na parte do Rio que corre em Hespanha é de summo interesse para Portugal porque deste modo alcançará os proveitos de um activo commercio de transito e de commissão. Sobre este assumpto tenho ja fallado extensamente na Representação dirigida ao Sr. Ministro do Reino.

No artigo que o Correio de 23 de Dezembro publicou reconhece elle as vantagens da união de Lisboa com Toledo, Talaveira, e demais povoações de Hespanha. — Porque razão esta contradicção poucos dias depois?

daquelle porto até Lisboa 6\$625 réis, sendo a differença para mais de 5\$325 réis; frete que o lavrador forçosamente havia de pagar com completa ruina da agricultura.

Um casco de vinho de 35 a 36 almudes paga presentemente do dito porto para Lisboa 1\$200 réis, e pela tarifa hespanhola pagaria 6\$375 réis, sendo a differença para mais de 5\$175 réis; porque cada almude peza 36 libras: — frete excedente ao custo do genero na mão do lavrador.

Todos os mais generos estão na mesma proporção.

Cada passageiro dando 170 réis por legoa de Abrantes a Lisboa e *vice versa*, sem distincção de posses, pagaria segundo a dita Tabella 4\$250 réis, quando hoje em dia paga 480 réis. Os pobres vêr-se-hiam obrigados a fazer a jornada a pé (5).

Em summa, seja qual fôr o modo porque encaremos esta condição, só nella encontramos insupportavel prejuizo nosso e desmedido egoismo da Empreza.

Obriga-se na 7.<sup>a</sup> a *costear o Estabelecimento do porto de deposito*, o que não podendo dizer-se ser de vantagem nossa, julgou o Sr. Castro dever declarar que ficaria a cargo da Empreza.

Achamos que a 8.<sup>a</sup> é irrisoria, porque a troco do acabamento total da navegação de nossos barcos no Rio, a Empreza promette empregar nos seus um terço de Portuguezes.

Assegura em a 9.<sup>a</sup> *cumprir restrictamente todas as medidas de precaução que o governo quizer adoptar para impedir o contrabando*, como se fôra possivel ordenar e manter severa fiscalisação em 86 legoas de margens d'um rio, em grande parte desertas; fiscalisação, disemos, que impeça uma companhia estrangeira de fazer o contrabando que lhe approuver, e em que ella é altamente interessada!! Bastaria só esta consideração

(5) Já por mais de uma vez temos dito que este argumento não tem força alguma. Se um moio de trigo custa hoje 1\$200 a 1\$300 réis desde Abrantes até Lisboa apezar da difficuldade da navegação, quando esta estiver desembaraçada custará, ainda menos. Como a Empreza do Sr. Bermudez não pede o exclusivo até Abrantes senão em *Barcos de Vapór*, é claro que no caso de não levar pelos fretes o mesmo preço que os demais, ninguem se servirá dos seus barcos. Cuidado pois terá a Empreza em diminuir a sua tarifa, como já o fez nas proposições addicionaes.



para fazer regeitar qualquer proposta da parte dos visinhos, ainda que elles nos offerecessem grandes vantagens.

### *Pedidos da Empreza.*

Authorisação para tornar o rio Têjo navegavel até á nossa fronteira (1.º artigo). = Aqui não trata da parte que pertence á Hespanha, como fez na 4.ª de suas obrigações.

Do 2.º pedido fallamos nós quando discorremos sobre o 2.º artigo das obrigações.

O que pede nos artigos 3.º e 4.º (observancia do privilegio, e importação livre de direitos dos barcos de vapor) qualquer requereria.

Pertende, pelo 5.º artigo, que o Governo faça realisar *na conformidade da Lei as expropriações* etc. sem determinar o systema de obras a seguir; e quem sabe se para o que adoptasse seria necessario destruir propriedades quasi inteiras, e como ha de o Governo approvar expropriações indeterminadas, e talvez desnecessarias? (6)

De pouco momento é o 6.º artigo; mas em o 7.º pede-se a importação livre de direitos de todo o carvão de pedra que consumir a Empreza, o que ainda se não concedeu a nenhuma fabrica, nem Empreza Nacional, e que importa considerabilissimo desfalque para o Thesouro; pede igual isenção para toda a qualidade de maquinas, as quaes não estando descriptas, podem ser introduzidas em Hespanha, e para todos os usos, a titulo de serem para a Empreza. (7)

Exige no 8.º artigo que se imponha um direito *sobre os*

(6) As Leis de expropriação tem sido feitas precisamente para esta classe de obras. Se se houvesse de destruir uma propriedade qualquer, a Empreza teria que pagar ao proprietario seu valor; razão pela qual o Sr. Bermudez promette ao Correio, a fim de que elle socegue, que não haverá expropriação *desnecessaria*.

(7) Não pôde desfalcar ao Thesouro o entrarem sem direitos os artigos que de outro modo não poderiam entrar. Desfalque para o Thesouro será o augmentar a divida nacional com 666 contos como pede o Sr. Sá, e augmentar com 30 contos de réis os interesses que annualmente Portugal paga; nem tão pouco encherá os cofres do Thesouro o diminuir-se a 6.ª parte dos Direitos de Alfandega. Nada disto chama a attenção do Correio.

*barcos de vela que continuarem (note-se) a navegar no rio, e se empregarem no commercio, e isto por 15 annos. A doutrina deste artigo não só ataca a liberdade de commercio como offende a dignidade, como compromette a independencia de Portugal, e se Governo houvesse que acceitasse tão ousada e insolita proposição, cobrir-se-ia de vergonha, escravizando ao mesmo tempo o seu proprio paiz, e preparando uma crise cujas consequencias não podemos prever. A admissão deste artigo daria inteiramente cabo de nossos barcos de vela, desgracando acima de 2,000 pessoas de que se compõe as suas companhias; homens cuja industria se limita á navegação, e que expirariam de miseria. (8)*

Sollicita, em o 9.º artigo, um deposito em Lisbea ou suas immediacões para as mercadorias e generos que a Hespanha importar ou exportar, principal fim desta Empreza; porque o que a Hespanha necessita é uma sahida tal como a nossa para o Atlantico, graça que não lhe póde ser vendida pelos simples direitos de transitio, a que diz sugeitar-se no 10.º artigo (9)

Se a navegação de barcos portuguezes não fosse de todo extincta, se se acceitasse o artigo 8.º sê-lo-ia completamente pelo 11.º (10)

Ora eis-aqui mui levemente ponderada a proposta da Empreza hespanhola, e assim mesmo estamos bem certos de que quem se persuadia de que nella só appareciam vantagens, hade mudar de opinião, convencendo-se da impossibilidade de

(8) Por ventura não sabe o Correio, (e se o sabe tanto peor para a boa fé dos seus argumentos) que o direito que se pede é porque esses mesmos barcos de vela são os primeiros que experimentarão um grande beneficio em que a navegação esteja desembaraçada, e que é justo que contribuam para a Empreza pelos gastos que tem a fazer annualmente para a conservação das mesmas obras?

Não sabemos aonde o Correio vai buscar motivo para tamanha estranhesa. Cite um exemplo de caminhos, canaes, aonde nada paguem aquelles que se servem delles.

(9) Esta questão é já uma questão resolvida no Congresso de Vienna, e é proveitosa para Portugal, como extensamente se ha explicado e apoiado com os exemplos de outras Nações, na memoria dirigida ao Sr. Ministro do Reino.

(10) Como não ha ninguem que vá hoje em dia, pelo rio, de Lisboa á fronteira de Hespanha, ningnem póde ser prejudicado pela condição decima primeira de minhas propostas.

conceder a estrangeiros, que nada de real offerecem, tudo quanto põe em risco a nossa segurança; vilipendea o decoro nacional e nos faz perder importantissimos interesses. Esta Empreza é temeraria, e mal faz encobrir seu dolo, porque ha portuguezes que lho saibam descobrir atravez dessa mascara enganadora, e os clamores publicos pela certissima destruição de nossa agricultura, e fundados receios do enorme contrabando que ella derramaria em nosso Reino, pela extincção do direito de navegar em as aguas do Téjo (clamores soltados pelos homens mais conspicuos de nossa terra) — imprimiram-lhe, desde que veio a lume, o ferrete da reprovação e mostraram ser de indisputavel necessidade regeita-lo, ainda que por ventura mui modificada fosse; mormente em presença da grande affluencia de capitaes que o credito cada vez mais solido accarreta ou patentea em nosso paiz, e havendo uma proposta de outra Empreza Nacional (11) para o mesmo fim; proposta que mereceu toda a attenção do publico, por ser de beneficio geral e não lesar o Governo (12) nem classe alguma. Nós ouvimos a alguem que a Empreza hespanhola nada pedia ao Governo! Não sabemos que o Governo seja mais do que um representante do povo: logo pedir a este não será o mesmo do que pedir áquelle?

Terminando com a inteira reprovação de similhante Empreza, dizemos mais, que nem outra rasoavel e até proveitosa a certos interesses, sendo ella de hespanhoes, jámais deverá ser aceita. (13) Se, como pensa alguem, é máu que pequenas potencias tratem com maiores, pessimo é quando, dado este caso ellas são limitofres, e muito mais, indispostas por antigas dissensões, e a questão do Douro, que nos ia attrahindo uma guerra injusta, e nos fez gastar para cima de mil contos de réis, somma bastante para canalizar todo aquelle rio, está viva em nossa lembrança. Embora qualquer Empreza hespanhola fosse particular assim mesmo não conviria, porque pessoa alguma duvidará que, identificada com os interesses do seu paiz, se va-

---

(11) A Empreza do Sr. Sá não he nacional como mais ao diante se mostra.

(12) Vejam-se os quatro Artigos publicados na Restauração.

(13) O Correio até se esquece da cortesia; não ha duvida que o peor inimigo que o Corrio tem é o proprio Correio.

leria da força do seu Governo para cohonestar e fruir seus abusos. Antes ficasse o Têjo como está do que termos a sua melhoria á custa de immensos perigos e irreparaveis sacrificios; mas felizmente elle vai ser melhorado por nacionaes, colhendo nós todos os beneficos resultados de obra de tanta magnitude, e cobrindo a nossa época de eterna gloria. (14)

---

(14) Qualquer leitor imparcial reconhecerá facilmente que não he possível responder a uma declamação tão violenta, como despida de sentido e de logica.

ARTIGO PUBLICADO NO CORREIO PORTUGUEZ  
DE 7 DE JANEIRO.

## NAVEGAÇÃO DO TÉJO.

VIMOS, e examinámos as modificações offerecidas pelo Sr. *Bermudez de Castro* á sua proposta para o melhoramento da navegação do Têjo, e estamos ainda pelo que temos dito já a este respeito.

Não nos illudem as offeras especiosas do Sr. Bermudez; e esperamos que a authoridade respectiva tambem não deixará illudir-se. A proposta do Sr. Bermudez continúa a ser, ainda depois das ultimas alterações, um ovo, mas ovo que na gema encerra peçonha perigosissima para a nossa agricultura, para a nossa industria, e até para a nossa nacionalidade.

A proposta do Sr. Bermudez (e modifique-a elle quanto quizer) não póde ser admittida nunca por nenhum Governo que saiba o que faz, que veja algum tanto ao longe, e que tenha no coração o amor da prosperidade e da independencia nacional.

Havemos de desenvolver estas idéas, e demonstrar o que enunciamos, porém por agora baste o que fica dito porque escrevemos para quem entende.

Ao proposito só temos a acreditar que nos consta, que a *Empreza* — *Sá Nogueira* celebrou uma grande reunião, e que alli se resolveram alterações, na proposta por ella apresentada ha tanto tempo ao Governo, da maior vantagem para o Paiz.

---

EM RESPOSTA AO ARTIGO PRECEDENTE DIRIGI Á REDACÇÃO DO CORREIO A SEGUINTE CARTA.

SR. REDACTOR.

**D**ESDE o momento em que projectei vir a esta Capital para solicitar do Governo de Sua Magestade Fidelissima a permissão de fazer navegavel o Têjo, entendi que não faltariam pessoas que impugnassem minhas propostas por moderadas que ellas fossem. Ninguem pôde negar o direito que todos tem de fazer as observações que julguem convenientes, e que este direito se converte em obrigação para a imprensa encarregada de illustrar e dirigir a opinião publica.

Porém entre analysar uma proposta boa ou má fundando os argumentos em solidos raciocinios, e condemna-la com expressões vagas e apaixonadas como « offertas especiosas, » « ovo que na gêma encerra peçonha perigosissima » e outras que V. S.<sup>a</sup> usou no seu artigo de hontem sem se dignar dar razão alguma, ha uma differença mui notavel, differença que bem considerada se converte em prejuizo dos que adoptam este meio de impugnação.

Se para responder ao artigo publicado por V. S.<sup>a</sup> no seu N.<sup>o</sup> de hontem e aos que anteriormente tem publicado, notasse eu a maneira com que V. S.<sup>a</sup> falla da Empreza do Sr. Sá Nogueira e o bem inteirado que se mostra de tudo quanto á mesma diz respeito, e disto tirasse a consequencia de que V. S.<sup>a</sup> tinha parte naquella Empreza, sem dúvida que com razão poderia V. S.<sup>a</sup> arguir-me de que eu não tinha direito para interpretar suas intenções nem para asseverar o que não sabia. O mesmo direito devo eu ter por consequencia para queixar-me de que V. S.<sup>a</sup> inteprete as minhas.

O negocio da navegação do Têjo é de grande importancia e merece ser tractado com sisudez. Longe de esquivar eu a

discussão, a desejo e a procuro; e nada me será tão satisfatorio como responder a todas as objecções que V. S.<sup>a</sup> queira fazer contra minhas propostas; logo que, como é de esperar e o publico tem direito a exigir, V. S.<sup>a</sup> formule suas impugnações e as funde em solidos argumentos.

Espero da imparcialidade de V. S.<sup>a</sup> a publicação destas linhas no seu Periodico, pelo que lhe ficará muito agradecido o

Seu attento venerador,

*Manoel Bermudez de Castro.*

Rua do Alecrim n.º 8. —

9 de Janeiro de 1845.

O Correio não só não quiz inserir a carta que precede mas até no seu N.º de 10 de Janeiro disse que « havia recebido uma correspondencia sem assignatura. » Sendo isto falso vi-me na necessidade de reclamar por escripto do Redactor do Correio, exigindo a publicação da minha carta, e queixando-me de que elle houvesse dito publicamente uma cousa que não era exacta. Graças a esta reclamação foi ella inserta finalmente no seu N.º de 13 de Janeiro, e além disso o artigo que transcreveremos em logar competente.

—ooo—

**ARTIGO PUBLICADO NO CORREIO PORTUGUÊZ  
DE 10 DE JANEIRO.**

**NAVEGAÇÃO DO TÉJO.**

**N**A *Restauração* têm apparecido alguns *communicados* comparando a proposta do Sr. Bermudez de Castro com a do Sr. Sá Nogueira para o melhoramento e navegação do Têjo até á raia de Hespanha. (1) Publicando aquelles *communicados* o estimavel contemporaneo da *Restauração* tem-nos dado uma próva de imparcialidade, que não nos maravilha, por ser este o seu distinctivo, (2) e deixa-nos o campo livre para impugnar-mos as doutrinas dos referidos artigos, (3) reconhecendo que em assumptos desta natureza é indispensavel a discussão livre de preconceitos de partido, e isenta de considerações que não devem nunca influir em debates em que se trata de interesses de tanta importancia, e que podem directamente influir no nosso commercio, na nossa agricultura, na nossa industria e até na nossa independencia.

São tres os artigos a que nos referimos; envolvem a confrontação minuciosa das duas alludidas propostas, concluindo todos pela adopção da do Sr. Bermudez, e pela rejeição da do Sr. Sá Nogueira. É por conseguinte vasta a materia de cada um delles, e por isso impossivel responder cabalmente em um

---

(1) Os Artigos publicados na *Restauração* tem demonstrado até á evidencia que a Empreza do Sr. Sá Nogueira não é para o melhoramento do Têjo, mas tão sómente para navegar com seus barcos logo que se lhe dêem as obras feitas.

(2) Distinctivo de muito merecimento e que nós outros agradecemos.

(3) Não se baseam doutrinas nos Artigos da *Restauração*. Copiam-se sómente as propostas do Sr. Sá e se faz vêr suas desvantagens. Os factos e calculos numericos não se podem impugnar; se os primeiros são falsos desmentem-se, e se os segundos não são exactos rectificam-se.

só artigo. Seguiremos o articulista em todas as suas confrontações, e promettemos que lhe havemos de mostrar que se engana em todas as considerações que faz ácerca das duas propostas e que por consequencia são erradas as conclusões que tira. (4)

Hoje seremos breves: este Artigo conterá apenas algumas observações geraes, n'outros descereamos a particularidades que tambem devem ser escrupulosamente tractadas.

Apresentam-se duas propostas para melhorar e tornar navegavel o nosso Têjo mediando certas concessões. Uma proposta é feita por hespanhoes outra por portuguezes; são duas companhias, uma estrangeira outra nacional, ambas ellas pedem o que não podia deixar de se lhe conceder, depois das obras que se propõe fazer — o exclusivo da navegação daquelle Rio (5) do mais consideravel de Portugal, do que vem terminar na Capital. Antes de entrar no exame das condições que offerecem aquellas duas Emprezas é necessario attender a esta, a primeira, a mais importante das considerações que se podem fazer — se convém entregar o Têjo a estrangeiros, se convém facilitar a jornada de Aranjuez a Lisboa (6) — isto pelo lado politico,

(4) Agradeceremos ao Correio que nos cumpra a promessa que nos faz; porém vemos que em todo o seu Artigo não ha uma unica palavra em resposta ao que os Artigos da Restauração tem dito ácerca da Empreza Portugueza.

(5) A Empreza Hespanhola pede sómente a navegação exclusiva de Abrantes para cima. Convém notar desde logo que o Correio acha justo que se conceda a uma e outra Companhia o privilegio exclusivo depois das obras que se propoem fazer. A unica cousa em que não estamos conformes é no que respeita á Empreza Portugueza, em quanto estiver em pé o argumento principal que contra ella se tem apresentado; a saber: que as obras do Rio são costeadas pelos proprietarios da suas margens, e com as dragas do Governo desde Lisboa até Abrantes; e com o dinheiro da Nação de Abrantes para cima.

(6) Não nos cumpre entrar plenamente na questão politica que o Correio suscita. Leia o author do Artigo o que se estipulou no Congresso de Vienna para a navegação dos rios que correm por diversos Estados (Artigos 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115 e 116). Leia tambem o preambulo do Protocolo de 28 de Julho e o Tratado de 31 de Agosto de 1829 entre Hespanha e Portugal para a navegação do Têjo, e verá que ha nelles principios mais liberaes do que os que elle sustenta, apezar da differença dos tempos e do adiantamento das idéas.

Considere igualmente o Correio que não se acredita de mui illus-

e pelo economico — se convém dar livre curso ao contrabando (7) e reduzir á miseria os muitos individuos que vivem da industria que lhes faculta a navegação do Têjo. (8)

Não ha dúvida que vivemos em perfeita harmonia com os nossos visinhos, nem Deos permitta que ella venha a ser alterada; mas em todo o caso e como ninguem pôde responder do futuro, é evidente que a entrega por 30 annos do nosso Têjo (9) a uma Companhia hespanhola pôde, em occasiões que ninguem ousará reputar impossiveis, causar-nos incalculaveis prejuizos. (10)

trado quando recommenda como vantajosa a separação de Portugal do seu unico visinho, em tempos em que se aperfeiçoa e se torna cada dia mais geral a navegação do Rheno, do Elba, do Mosselle, do Escalde e de tantos outros que correm por diversos Estados; quando Paris e Londres procuram aproximar-se abrindo um caminho de ferro de Londres a Dover, e outro de Calais a Paris; quando Paris e Bruxellas buscam os meios de minorar a distancia que as separa construindo outro caminho de ferro; e em quanto Mehemet-Ali deixa navegar livremente pelo Nilo e pelo Mar Roxo. Recommendará o Correio a construcção de uma grande muralha á moda da China, agora que até os proprios Chinas abrem seus portos ao commercio de todo o mundo?

(7) Se o tornar o Têjo navegavel hade dar logar ao contrabando deve o Governo impedir que se façam as obras necessarias, quer ellas sejam feitas por uma Companhia nacional, quer por uma estrangeira. Ainda que a navegação não chegue até Aranjuez basta que ella esteja desembaraçada desde a fronteira até Lisboa para que possa haver a fraude que o Correio teme. A questão fica pois reduzida a se os rios devem ou não ser navegaveis.

(8) Para evitar estes prejuizos não deve tão pouco adoptar-se a proposta do Sr. Sá nem outra alguma. Tambem se deve prohibir o uso dos vapores. Para evitar igualmente que os interesses dos arrieiros sofram, deve-se prohibir a construcção de estradas e o estabelecimento de carruagens e diligencias. Em quanto aos caminhos de ferro seria até absurdo pensar nelles! . . . Quem ressarciria os prejuizos dos que hoje tem uma parelha de mulas, ou um carro com dous bois?!

(9) O Têjo não é unicamente portuguez, é tambem hespanhol, e hespanholas as aguas que traz a Portugal pelo curso de 110 legoas. Que os rios que correm por Estados diversos não pertencem exclusivamente ao que possui a desembocadura d'elle, é questão já resolvida no Congresso de Vienna.

(10) Previsão de um homem d'Estado! Quão ignorantes devem ser os Ministros Inglezes e Francezes que facilitam por todos os meios

O Sr. Bermúdez propõe tornar o Têjo navegavel até Aranjuez, propõe tornar o Têjo hespanhol (11) isto basta para que a sua proposta seja rejeitada. (12)

Pelo lado economico desejaremos que nos dissessem como era possivel em tão grande extensão de rio, e sobre tudo de Abrantes para cima, evitar o contrabando que se podia fazer em barcos hespanhoes com tripulação hespanhola, ou com a maioria da tripulação hespanhola, (13) como olhariam os povos

a communicação entre ambos os Reinos! e quão atrasados se acham os Belgas, os Prussianos, os Hanoverianos e os Austriacos que deixam navegar seus rios sem prevêr o caso de que a harmonia Europea venha a ser alterada!

Em quanto a = *Companhia Hespanhola* = o Correio deve lembrar-se que os Portuguezes tem direito a comprar uma terça parte do total das acções; quer dizer: do capital que se necessitar para as obras em Portugal e para as obras em Hespanha. Por consequente se a Companhia é estrangeira em Portugal, tambem o deverá ser em Hespanha.

Querera dizer-nos o Correio se os estrangeiros podem ou não tomar acções desde logo na Empreza do Sr. Sá, ou compra-las depois? É claro que sim; assim como um Portuguez ou um Hespanhol pôde comprar as que quizer dos caminhos de ferro ou dos canaes de França ou Inglaterra. Sendo assim, quem responde de que ao fim de tres annos todas as acções da Companhia de Sá não hajam ido a parar a mãos de hespanhoes ou as da Companhia Bermúdez a mãos de portuguezes? É pois evidente que para obras desta classe não ha Companhias nacionaes nem estrangeiras; e que ninguem pôde saber ao poder de que Nação irão parar as acções: a menos que o Correio não queira que se prohiba a sua venda aos que não apresentarem provas de ser portuguezes, ou que com ellas se formem vinculos nas familias.

(11) Em vez de dizer que o Sr. Bermúdez se propõe tornar o Têjo hespanhol, poderia dizer-se mais apropriadamente que se propõe tornar o Têjo portuguez.

(12) Esta idéa não merece refutação, nem é digna da illustração que deve suppôr-se a um periodico.

(13) Não é certo que a maioria da tripulação haja de ser hespanhola. Compromettendo-se a Empreza a empregár uma metade de marinheiros portuguezes do numero total dos que necessitar para a navegação até Aranjuez, ambas as Nações terão um numero igual. Porém se se tem presente que a distancia desde a fronteira até Aranjuez é quasi o dobro da que ha de Lisboa á fronteira, se verá que em justa proporção corresponderia a Portugal uma terça parte do numero total; admittindo a Empreza até uma metade pelo menos, a maioria da tripulação vem a ser a favor de Portugal.

das margens do Têjo, que vivem quasi todos da navegação deste Rio, a admissão de hesponhoes e a exclusão de nacionaes no serviço dos barcos apesar que por misericordia se concedem a estes parte da tripulação? (14)

Ainda que outras vantagens não offerecesse ao paiz a proposta do Sr. Sá Nogueira, a de ser em tudo nacional, (15) a de unicamente se limitar á navegação até á raia de Hespanha, deixando aos nossos visinhos o cuidado da parte Rio que lhes pertence, eram já de sobejo para a tornar preferivel á do Sr. Bermudez.

Todavia a proposta do Sr. Nogueira ainda em muitos outros pontos se avantajá á do seu antagonista; a esse respeito seremos mais extensos n'outros Artigos; no que deixamos notado temos que não é necessario maior desenvolvimento; as considerações que apontámos são tão obvias, e de tanta importancia politica e economica, que bastará o que temos escripto a este respeito para que sejamos cabalmente entendidos de quem ha de pronunciar sobre as duas propostas.

---

(14) Não ha tal exclusão dos nacionaes como se vê pela nota antecedente e como o Correio deveria saber visto que em seus numeros anteriores se fez cargo das propostas additionaes em que se offerece empregar a metade de marinheiros portuguezes.

Tão pouco é certo que todos os povos das margens do Têjo vivam da navegação; de Lisboa até Abrantes se navega com difficuldade e grande perda de tempo; de Abrantes para cima não se navega. Porém, repetiremos que, no caso de haverem estes prejuizos e que se queiram evitar, se diga desde logo que convém mais deixar o Têjo como hoje o está; porque o mesmo soffreriam estes interesses quer sendo a Empresa de navegação nacional, quer sendo estrangeira.

(15) Diremos de novo que em quanto se não prohibir a venda das accões aos que não fôrem portuguezes, ninguem póde chamar nacional á Empresa do Sr. Sá.

ARTIGO PUBLICADO NO CORREIO PORTUGUEZ  
DE 13 DE JANEIRO.

**P**UBLICAMOS no lugar respectivo uma correspondência do Sr. *Manoel Bermudez de Castro*, em que se queixa de algumas expressões que aponta por nós empregadas com respeito á sua famosa proposta para o melhoramento da navegação do Têjo. Permittir-nos-ha S. S.<sup>a</sup> que lhe façamos algumas observações brevissimas.

O Sr. Bermudez chama ás suas propostas — *moderadas* — é S. S.<sup>a</sup> a unica pessoa que assim as avalia. O Sr. Bermudez quer ficar senhor do Têjo por 30 annos, acabando com a navegação portugueza, e sujeitando os carregadores de todos os generos que pelo Têjo vem a Lisboa, a pagarem quatro a cinco vezes mais de frete por arroba sobre o que pagam actualmente! Diz que não pede nada ao Governo, e exige dos povos uma contribuição annual que não baixará (ainda depois das ultimas modificações) de 400 a 500 contos annuaes! Diz que nos vende um ovo por um real, e quer que o Têjo portuguez fique á mercê do Têjo hespanhol para tudo que lhe convier relativamente a *toda a casta de contrabandos!!* Eis-aqui as propostas *moderadas* do Sr. Bermudez!!

E, a proposito de *ovo*, queixa-se o Sr. Bermudez de que chamassemos ás suas offertas « *especiosas* », e de que dissessemos que eram um ovo, mas ovo que traz na gêma peçonha perigosissima para o nosso commercio, para a nossa industria, e para a nossa nacionalidade. Não tem razão o Sr. Bermudez: já explicámos o nosso pensamento, e não vimos ainda destruidas as nossas observações.

E podem ser mais *especiosas* as offertas do Sr. Bermudez? Assevera que não quer nada, e exige tres a quatro vezes mais do que pede a Empresa do Sr. Sá Nogueira, para conhecer o que, basta comparar o preço dos fretes e os direitos de transito! Além disso quer ficar senhor de contrabandiar como lhe approuver, ou pelo menos torna-se impossivel evitar o contra-

bando, e tal que matará a nossa agricultura do Sul! E finalmente no caso de alguma *exigencia injusta* põem-nos á discrição dos *injustos exigentes!!* E não será *offerta especiosa?* — e não será ovo que traz na gêma peçonha perigosissima para Portugal?

Pondéra porém o Sr. Bermudez que fallamos da Empreza Sá Nogueira de modo que parece podêr entender-se que estamos nellá interessados. O Sr. Bermudez estudou as expressões, mas o pensamento transparece com clareza. Ficamos-lhe agradecidos! mas saiba que, se na sua terra não se toma interesse pelas cousas do Paiz senão mediante proveitos particulares, cá não acontece outro tanto. Talvez que ninguem tenha querido desposar a Empreza do Sr. Bermudez senão mediante *grossos interesses*; era isso natural: porém para combatê-la e preferir-lhe a do Sr. Sá Nogueira — basta ter o coração portuguez.

Nós sômos e queremos ser sempre e só portuguezes, e é este principalmente o motivo porque temos combatido, combateremos até á extremidade a Empreza do Sr. Bermudez. Não queremos arruinada a navegação portugueza do Têjo, nem vêr jazendo na miseria tantos milhares de braços portuguezes que se empregam nella. Não queremos vêr inundadas de toda a qualidade de contrabando as duas margens do Têjo. Não queremos vêr morta a agricultura portugueza. Não queremos vêr levar de Portugal annualmente para Hespanha 400 a 500 contos de réis. E não queremos finalmente vêr-nos expostos a alguma especulação politica perigosa para a nossa nacionalidade. Ora tudo isto são consequencias inevitaveis da adopção da proposta do Sr. Bermudez de Castro, e por tanto nós a rejeitamos. Dizemos mal, a adopção da proposta do Sr. Bermudez podia trazer terriveis consequencias de mais alta transcendencia, porque não ha portuguez que não a repute uma calamidade quer a considere *economica*, quer a considere *politicamente*. Que Governo ousaria approva-la?

Quanto á proposta do Sr. Sá Nogueira, ouvimos que fóra *essencialmente* alterada, e que se acha em termos taes que tem merecido a approvação de quantos tem tido conhecimento das alterações feitas. Lá está o Governo para a julgar, que disso nada sabemos nem queremos saber; porém sabemos e queremos saber que qualquer Empreza Nacional deve ser preferida

á do Sr. Bermudez, logo que preencha as condições razoáveis do Governo.

Rematamos por agora lembrando ao Sr. Bermudez que esta questão deve ser olhada antes de tudo pelo lado politico; e que esta razão, além das outras já indicadas, nos força a pensar como pensamos.

---

**RESPOSTA AO ARTIGO PUBLICADO NO CORREIO  
PORTUGUEZ DE 13 DE JANEIRO.**

**N**ão estranhamos a ira com que o *Correio* escreveu o artigo do seu N.º de 13. Não é culpa nossa que elle se equivocasse no seu N.º de 10 chamando correspondencia sem assignatura a um artigo assignado pelo Sr. Bermudez, nem que o vêr-se obrigado a contradizer-se, publicando-o, lhe seja desagradavel. Porém a ira é muito má conselheira para questões tão sérias; e assim de boa fé lhe recommendamos que, se deseja convencer o publico de que as propostas do Sr. Bermudez são más, use de uma linguagem menos apaixonada e conseguirá mais facilmente seu fim.

Sentimos que esta circumstancia haja talvez impedido que o *Correio* nos cumpra a palavra que tantas vezes nos ha dado, de demonstrar com uma analyse minuciosa que as propostas do Sr. Bermudez são más e as do Sr. Sá Nogueira muito boas. Porém, apezar d'esta demora, confiamos em que a final chegará um dia em que tracte desta questão com a madureza e conhecimentos que ella requer.

Entretanto nos permittirá o *Correio* que lhe digámos que o epitheto de *famosas* com que qualifica as propostas do Sr. Bermudez nada próva nem em pró nem em contra; que por mais deferencia e respeito que o publico tenha em favor de suas opiniões, não basta o affirmar que a navegação do Têjo destruiria a nacionalidade portugueza, acabaria com sua agricultura e industria, e poria o Têjo portuguez á mercê do hespanhol. Todas estas asserções requerem próvas, necessitam demonstração em uma época de exame livre, em que se não

admitte como dogma a opinião de um unico individuo, por grande que seja seu nome. Por outro lado as declamações do *Correio* sobre o contrabando, prejuizo para a industria e agricultura, perigo para a nacionalidade, etc. são tão vagas e tão geraes que podiam servir igualmente para encher as columnas de um periodico hespanhol a quem, por qualquer motivo, a navegação do Têjo não conviesse; e talvez que ainda no periodico hespanhol tivessem mais força os receios do contrabando e os males que trazia comsigo.

Não é o Sr. Bermudez quem póde sentir que o *Correio* esteja decidido a olhar esta questão mais que tudo pelo lado politico; isto sobre tudo lhe próva que as suas propostas são inattacaveis pelo lado economico.

Em quanto á questão politica é ella já uma questão resolvida; porém na qual não nos compete entrar; em hora conveniente o *Correio* que a resolva a seu modo e no socego do seu bufete. Dir-lhe-hemos comtudo, que esses direitos de transito, que tanto o escandalizam, seriam um grande beneficio para Portugal; porque sem elles não poderia haver commercio com Hespanha, e não crêmos que a opinião do *Correio* seja tambem contraria ao commercio; igualmente lhe recordaremos que o transito não só pelos rios, mas tambem, o que é mais, *por terra*, está tolerado, permittido, e protegido em quasi todas as Nações da Europa, e que, por consequente, faz mal em apresentar, como uma cousa nova e desusada, aquillo que ha muitos annos se pratica nos Paizes mais adiantados.

Não é de estranhar que a Empreza do Sr. Sá se possa contentar com fretes mais moderados do que a Empreza do Sr. Bermudez; se o *Correio* pedisse ao Governo que lhe fizesse as obras do Rio, que lhe dêsse os vapôres para navegar, é uma somma annual para os gastos de tripulação, poderia levar menores fretes que o Sr. Sá, e ser um terrivel antagonista para a Companhia Portugueza. Ao fazer a comparação entre os preços de ambas as Emprezas, deveria o *Correio*, para manifestar se quer sua imparcialidade, comparar tambem as demais condições e aproveitar a occasião para refutar os artigos da *Restauration*.

Se actualmente se pagam menores fretes do que os que pede o Sr. Bermudez, não deve o *Correio* assustar-se; porque

não é de esperar que pessoa alguma se queira servir de seus barcos quando encontre quem faça o mesmo trabalho por menor preço. Sem dúvida não se lembrou o *Correio* de que os que hoje navegam no Têjo continuarão na mesma occupação quando se fizerem as obras de melhoramento; e que elles serão os preferidos para os transportes se a Empreza do Sr. Bermudez não diminuir a sua tarifa. Deve pois tranquillizar-se que não será imposta aos povos a contribuição que elle receia, nem serão levados para Hespanha os 400 a 500 contos que diz.

Sentimos que o *Correio* se deixe levar pela ira até ao ponto de romper em injurias contra uma Nação inteira que nada tem que vêr nesta questão nem nos males que ao author do artigo lhe apresenta sua imaginação esquentada; não nos parece decoroso responder a insultos, nem necessario defender o character de uma Nação cuja honra não pôde ser offuscada pela calumnia; porém, creia-nos o *Correio*, não se mostre tão violento ao discutir assumptos de economia, discorra com sangue frio, apresente suas razões, convença com seus argumentos, mas não converta um negocio publico em pessoal, se não quizer vêr suas intenções interpretadas.

Em discussões tão graves não deve o *Correio* deixar-se levar pela sua extremada susceptibilidade; que o Sr. Bermudez fizesse uma comparação do bem inteirado que o *Correio* está de tudo quanto respeita á Empreza do Sr. Sá, não significava que quizesse demonstrar que o mesmo *Correio* esteja nella interessado; o final do paragrapho faz vêr que não foi esta a intenção do Sr. Bermudez; nem tão pouco é a nossa fazer a menor ensinuação ao dar agradecimentos ao *Correio* por nos annunciar novamente que as propostas do Sr. Sá foram *essencialmente* alteradas. A unica cousa que tememos é que o *Correio*, que tantos louvores tem feito ás *condições originaes* daquella Empreza, cesse talvez de a apoiar agora que tem alterado suas bases fazendo «*alterações essenciaes.*»

Lisboa, 15 de Janeiro de 1845.

Manoel Bermudez de Castro.

— o o o —

**ARTIGO COMMUNICADO PUBLICADO NA RESTAURAÇÃO  
DE 20 DE JANEIRO.**

**NAVEGAÇÃO DO TÊJO.**

**D**EPOIS d'um artigo que escrevemos, e se publicou neste jornal, em contestação de outro do Sr. Bermudez inserto no N.º 681 deste jornal, tambem temos aguardado o que nos responderiam os advogados do Sr. Bermudez sobre o ponto que tractámos da *nacionalidade* das duas Emprezas, portugueza e hespanhola, para a navegação do Têjo. Temos aguardado de balde; e seguindo a serie de artigos em analyse á Empreza portugueza, havemos ficado como pasmados, sem animo se quer de responder-lhes. . . . . No emtanto o Sr. Bermudez assigna um artigo que publica a *Restauração* d'hoje (18) ao qual não podêmos deixar de fazer brevissimas observações.

O Sr. Bermudez assigna um artigo apologetico dos seus interesses; talvez fosse mais proprio, n'aquillo que nos diz respeito, deixar fallar os outros. Ora, este artigo assignado pelo Sr. Bermudez, é de mais a mais o corpo de delicto da sua Empreza.

O signatario sente não vêr no *Correio* uma analyse minuciosa da sua proposta. Mas quem pôde acreditar na sinceridade deste seu sentimento, vendo que o proprio Sr. Bermudez deixa sem resposta ponderosas arguições que se fazem a essa proposta, no mesmo jornal em que elle diz sentir que outro lh'a não analyse! E que analyse quer o Sr. Bermudez que se faça a uma Empreza que não admite senão um terço d'Accionistas portuguezes, que não emprega em seus trabalhos senão um terço de individuos portuguezes, e que põe um direito de feudo sobre a navegação portugueza? Isto está abaixo de toda a analyse. Que importa que um artigo seja mais ou menos vantajoso para o Thesouro, se a Empreza do Sr. Bermudez pecca na base, é má na origem, inadmissivel no pensamento?

O prejudicial está no *fundo* não está na *fôrma*. Pois quererá o Sr. Bermudez, ou quererá alguém, que se dê o exclusivo da navegação do Têjo do extremo até á foz, á bandeira hespanhola, só porque a Empreza = Bermudez = não corta madeira dos pinhaes nacionaes: e seja rejeitada uma Empreza portugueza porque pede meia duzia de taboas á Nação?

A proposta hespanhola é tão singular que, não satisfeita com apresentar condições essencialmente repugnantes e pouco dignas de serem acolhidas pelo Governo d'outra Nação, ainda em cima nos diz: « Olhai que os vossos nacionaes vos pedem que os ajudeis, e eu faço-vos grande favor em prescindir desses auxilios, e contento-me só com a vossa quasi exclusão e oom vosso feudalismo! »

O Sr. Bermudez pede depois umas *provas* de certas asserções do *Correio* sobre a inconveniencia da proposta hespanhola. Ora, que mais provas quer o Sr. Bermudez que as proprias condições da sua Empreza? Será necessario ir a Salamanca para as entender e saber apreciar? Podem-se illudir meia duzia d'homens, vencer alguns, fazer calar outros; mas uma Nação inteira não se cega com a mesma facilidade: não ha poeira bastante que lhe tape a vista.

Todavia o mais importante do artigo do Sr. Bermudez é a asserção de que *as suas propostas são inatacaveis pelo lado economico porque o Correio só olha a questão pelo lado politico*. E não vê o Sr. Bermudez que em questões de nacionalidade o lado economico — e todos os outros lados — estão subordinados ao lado politico? Não considera que se a sua Empreza dever — como deve e como ha-de — ser excluida por este lado, não ha outro que lhe possa valer? E não nos permittirá tambem o Sr. Bermudez que, redarguindo-lhe o argumento, lhe digamos tambem: que a sua proposta é indefensivel pelo lado politico, porque só olha a questão pelo lado economico?

O outro paragrapho sobre os direitos de transito, causa pasmo que se atirasse com elle á imprensa. Pois ha ahi alguém, neste tempo de estudo sobre os interesses materiaes e moraes dos povos, que ignore o que são direitos de transito, e como elles se praticam em toda a parte? Queremos, pedimos, esperamos, o transito dos hespanhoes, do commercio hespanhol, no nosso Paiz; mas, por Deos! não se confundam as cousas. Elles

transitam por o nosso territorio, paguem elles; mas pagarmos-lhe nós para elles transitarem exclusivamente pelo que é nosso, é caso inaudito, monstruoso, inacreditavel!

Descance, porém, o Sr. Bermudez que será satisfeito com uma analyse tambem pelo lado economico, e hoje mesmo já entregámos á consideração do Sr. Bermudez o seguinte ponto, sobre o qual tambem desejámos resposta: é simplesmente o do *exclusivo absoluto da navegação do Tejo*. . . .

Mas estes e os outros pontos economicos só teriam logar a discutir-se se não estivessem todos elles subjugados por uma questão superior e vital, que exclue todas as outras — e que é da que principalmente se deve primeiro tractar. — Se fallarmos das outras será méramente por darmos gosto ao Sr. Bermudez, e em occasião opportuna.

---

**RESPOSTA AO ARTIGO ANTECEDENTE PUBLICADO  
NO N.º 24 DA RESTAURAÇÃO.**

**O** AUTHOR do communicado inserto na *Restauração* N.º 693, faz-nos uma increpação por não termos respondido ao que elle publicou no N.º 681 (\*) do mesmo periodico. Diversas são as razões que temos tido para não nos occuparmos até agora daquelle escripto; em primeiro logar o objecto que elle se propunha, segundo seu proprio titulo, era analysar o primeiro artigo que nós publicámos, examinando as propostas do Sr. Sá Nogueira; e ao que haviamos dito ácerca daquella Empreza não se respondia naquelle artigo nem uma só palavra. Verdade é que o nosso antagonista, *inflamado de patriotismo*, se indignava em fallar da Empreza do Sr. Bermudez e a apresentava dramaticamente apostrofando a Portugal. Porém nós-outros que não sômos poetas, nem encontrámos poesia em cifras, não podiamos contestar devidamente ao inspirado author daquelle artigo. Por outro lado o seu communicado não era mais do que uma introdução; promettia-se-nos formalmente

---

(\*) Vide pag. 76.



continuar a analyse, e como em seguida publicámos tres artigos mais, sobre o mesmo assumpto, aguardavamos o cumprimento da palavra promettida, e além disso a resposta que era de esperar ás novas publicações. Desta fórma conhecerá o nosso antagonista que se não nos fizemos cargo do seu primeiro escripto, é elle o unico que tem a culpa.

Porém já que no seu ultimo communicado nos recorda o que disse ácerca da nacionalidade das duas Emprezas, não queremos deixar de lhe responder. Dissemos no nosso primeiro artigo: « que para resolver questões economicas não havia « necessidade de appellar para idéas de nacionalidade; e que « o recommendar o Sr. Sá suas propostas, como feitas por uma « Empreza *toda nacional* dava logar a crer que elle mesmo não « estava mui convencido do merecimento economico; pois que « aliás deixaria que ellas se recommendassem por si só ao « Governo, sem appellar para a nacionalidade mal entendida. » E se tambem dissemos *falsa nacionalidade* foi porque a Empreza do Sr. Sá não é, nem póde ser nacional, unicamente por o Sr. Sá ser portuguez; não é nacional, porque jámais o póde ser uma Empreza cujo capital se divide em acções, e cujas acções se podem comprar e vender livremente sem entrar no exame se a pessoa que as compra é portuguez, hespanhol, ou inglez. Se alguma cousa de nacional póde ter a Empreza do Sr. Sá, será sem dúvida o serem todas as obras e despezas da navegação costeadas pela Nação, como já temos demonstrado: se neste sentido se lhe quer chamar nacional convimos desde logo em que tem razão; porém se depois das *alterações essenciaes* que o *Correio* nos annunciou, e que até agora ainda não vimos, resulta que tem que empregar um capital proprio, nesse caso cessa logo a nacionalidade; a menos que no Contracto com o Governo não haja um artigo que prohiba a livre transmissão das acções, e no qual se estabeleça expressamente que não possam adquiri-las senão aquelles que verdadeiramente fôrem subditos portuguezes; se não ha tal prohibição, e não julgamos que ninguem se houvesse atrevido a propôr semelhante absurdo, então repetimos que a Empreza do Sr. Sá não é, nem póde ser *nacional*; pois que nem elle nem outro algum póde ser responsavel porque no decurso de um ou dous annos vão a maior parte das acções parar ás mãos de estrangeiros. Depois disto

esperamos que o nosso oppositor nos diga em que consiste a *nacionalidade* da Empreza que defende.

Diz o author do communicado que ficou pasmado ao lêr a analyse que fizemos das propostas do Sr. Sá; mais valêra sem dúvida que nos tivesse respondido apontando-nos nossos erros; porém dir-lhe-hemos que se a nossa analyse promoveu as *alterações essenciaes*, que segundo o *Correio*, o Sr. Sá fez, é forçoso que confesse que alguma força deveriam ter nossas razões.

Ataca-se a Empreza do Sr. Bermudez dizendo que só admite uma terça parte de accionistas portuguezes; porém não se diz que esta terça parte é do numero total das acções que se emittirem para a navegação desde Lisboa até Aranjuez. Agora bem, como a extensão do Rio desde a fronteira de Hespanha até Aranjuez é mais do dôbro do que a de Villa Nova até á fronteira, é claro que Portugal terá um interesse na navegação total, maior do que a parte que representa na extensão do Rio. Esta proporção será comtudo maior quanto aos marinheiros portuguezes que ella se compromette a empregar; pois que tomando por base a parte do Rio que corre em cada Nação, sómente deveria exigir uma terça parte do total dos marinheiros; e compromettendo-se a Empreza a empregar *uma metade pelo menos* resulta uma differença consideravel a favor de Portugal. Se não tivessemos demonstrado anteriormente que qualquer Empreza que se divide em acções não pôde ser nacional nem estrangeira, bastariam estas duas condições para destruir a impressão desfavoravel que com tanto afferro se quer dispertar contra a Empreza do Sr. Bermudez; porque se aqui se lhe chama estrangeira quando emprega uma metade de marinheiros portuguezes, e reserva para Portugal a terça parte do total de suas acções, em Hespanha, aonde o Rio tem dobrada extensão, se lhe deverá chamar do mesmo modo. Veja pois o author do communicado como as suas proprias razões se convertem contra elle, quer seja porque não estudou bem a questão, quer porque não lhe convém tracta-la com a devida clareza.

Falla depois o escriptor, *de feudalismo, da Universidade de Salamanca, de vencer alguns homens, e fazer calar outros, de uma Nação inteira*, de outras tantas cousas, tão alheias,

tão estranhas da questão de navegação, que seria inutil cançar o publico, respondendo a ellas.

Passa em seguida aos direitos de transitio, e ao occupar-se delles prôva que, apesar dos seus estudos sobre os interesses materiaes e moraes dos povos, não sabe o que são direitos de transitio. Ouçamos o que diz o mesmo author. «O outro parographo sobre os direitos de transitio causa pasmo que se atirasse com elle á imprensa. Pois ha ali alguém, neste tempo de estudo sobre os interesses materiaes e moraes dos povos que ignore o que são direitos de transitio, e como elles se praticam em toda a parte? Queremos, pedimos, esperamos o transitio dos hespanhoes, do commercio hespanhol no nosso Paiz; mas, por Deos! não se confundam as cousas. Elles transitam por o nosso territorio, paguem elles; mas pagarmos-lhe nós para elles transitarem exclusivamente pelo que é nosso, é caso inaudito, monstruoso, inacreditavel!»

Não se confundam as cousas diremos nós; direitos de transitio são chamados aquelles que se impõem ás mercadorias que atravessam o territorio de uma Nação, com destino para outra, situada mais além daquella por onde passam; estes são os direitos de que fallava o Sr. Bermudez, cuja percepção pertence ao Governo da Nação cujo territorio as mercadorias atravessam. Se Hespanha introduzisse generos pelo Téjo, e passassem de transitio pelo territorio portuguez, estes generos pagariam a Portugal o direito de transitio; se Portugal enviasse generos para França, passando pelo territorio hespanhol, esses generos pagariam á Hespanha o direito de transitio. O author do artigo confunde os direitos de transitio com os direitos que tem de perceber qualquer Empreza que fizer a navegação, não pelos gastos que para o conseguir ella tiver feito, mas pelo trabalho de conduzir as mercadorias e generos de um ponto a outro. Quer isto dizer, que aquelles que se servirem dos barcos da Empreza para transportar seus effeitos, pagarão um preço estabelecido, do mesmo modo que hoje se paga a um barqueiro ou ao dono de um carro; porém a Empreza não é Hespanha, nem o serviço dos barcos é um direito de transitio, nem o cobrar cada um o que lhe competir pelo seu trabalho é feudalismo, nem um caso *inaudito, monstruoso e inacreditavel*. Quererá dizer-nos o author do artigo qual é o Paiz em

que a generosidade e philantropia tem chegado ao ponto de haver Emprezas que se occupem em servir gratuitamente aos que se utilizam de seus barcos, de seus carros, ou de suas machinas? Nós pela nossa parte, confessamos nossa ignorancia.

Pede-nos o nosso antagonista uma explicação sobre o exclusivo absoluto da navegação do Têjo. Gastosos lhe satisfaremos: — diremos em primeiro lugar, que a Empreza do Sr. Bermudez se propõe a fazer as obras que são necessarias para a navegação, sem obrigar os proprietarios dos terrenos a fazer á sua custa plantações marginaes, sem pedir ao Governo dragas emprestadas, sem a propriedade das aguas, e sem o monopolio de pontes e barcas de passagem, sem que o Governo lhe dê 666:000\$000 réis para principiar as obras, sem que lhe garanta 6 por cento de interesse annual, sem diminuição nos direitos da Alfandega, em uma palavra propõe-se a tornar o Têjo navegavel por sua propria conta, e sem gravame algum; para isso tem que correr riscos e empregar capitaes; e para se segurar de que logo que as obras estiverem feitas, não venha uma Companhia de navegação, como por exemplo, a do Sr. Sá, a navegar no Rio quando houver agua sufficiente, porém agua adquirida com os capitaes da Empreza, pede o exclusivo em **BARCOS DE VAPÔR**. Porque hoje se navega até Abrantes em barcos de véla, não pede o exclusivo para estes barcos; porém porque quando houver agua sufficiente poderão navegar sempre, sem as grandes difficuldades e perda de tempo que agora experimentam, e porque tem que fazer annualmente gastos para conservar as obras, pede um direito sobre os barcos que continuem navegando no Rio. Do mesmo modo porque hoje não se navega de Abrantes para cima e porque as obras que são necessarias para se navegar nesta parte do Rio hão de ser feitas á custa da Empreza, pede o exclusivo desde Abrantes até á fronteira. Se o author do artigo acha isto tão injusto deverá achar tambem que áquelle que construe um caminho de ferro, lhe seja concedido o privilegio exclusivo de que só as suas carroagens transitem por elle, ou que áquelle que concertar um caminho ou uma ponte se lhe conceda um direito sobre os que se servirem delles. Temos com prazer respondido á pergunta que nos fez, quererá agora dizer-nos em retribuição porque razão pede o Sr. Sá o mesmo privilegio exclusivo para a



——————  
 ARTIGO PUBLICADO NO CORREIO PORTUGUEZ  
 DE 25 DE JANEIRO.

### NAVEGAÇÃO DO TÉJO. (1)

NA *Restauração* de 18 do corrente lêmos um artigo communicado pelo Sr. *Bermudez de Castro*, com respeito á navegação do Têjo, e parece que em resposta a algumas observações nossas a uma sua anterior correspondencia sobre o mesmo assumpto. Não temos respondido ao Sr. *Bermudez* por dous motivos: 1.º porque quizemos mostrar-lhe que lhe respondiamos de animo repousado: 2.º porque, não urgindo a materia offerecida pelo Sr. *Bermudez* por ser toda pessoal, não valia a pena de nos apressarmos.

O Sr. *Bermudez* escreve que nós lhe respondemos com *ira*, quando sómente lhe respondemos com *verdade*; mas a verdade *fere* e até *mata* a quem se soccorre ao *mysterio*. É este o caso da *Empreza Bermudez*, que se envolve em um denso véo, atravez do qual todavia nós enxergamos a boceta de Pandora, formosa e rica de apparencias, mas recheada de infortunios e calamidades para Portugal. (2)

Queixa-se o Sr. *Bermudez* de que não tenhamos entrado em uma analyse minuciosa das duas propostas (*Bermudez e Sá Nogueira*) para demonstrar qual deve ser preferida. Razão tinha o Sr. *Bermudez*, se podesse sobre isto offerecer-se dúvida; porém, não se dando este caso, permitta-nos que lhe digamos que se queixa sem fundamento.

E além disso não temos nós dito assáz para convencer

(1) Não responderemos miudamente ao Correio; porque o meu fim não é seguir uma polemica pessoal, mas sim esclarecer a questão de navegação; assim tão sómente notarei aquellas expressões que possam de algum modo esclarecer um assumpto tão amplamente explicado em todos os artigos anteriores.

(2) Não ha semelhante *mysterio*; a maior próva que de tal se póde dar ao Correio é esta publicação.

que nem economica nem politicamente é admissivel a proposta do Sr. *Bermudez*? Leia-se o que temos escripto, e se ficará satisfeito. Entretanto não era preciso que dissessemos cousa alguma, porque basta lêr a proposta do Sr. *Bermudez* para vêr que deve ser rejeitada.

E na verdade o Sr. *Bermudez* o que exige? — Que entreguem a navegação do Têjo ao arbitrio de uma Companhia Hespanhola, a qual o navegará *exclusivamente* até Aranjuez, em barcos *seus*, em duas terças partes das tripulações suas (3) podendo passear os dous Reinos á vontade como, quando, e de que modo lhe approuver!

E que significa isto? — que o Sr. *Bermudez* quer o Têjo portuguez á disposição do Têjo hespanhol economicamente, porque não tractamos agora de politica. E que resulta? — que se tal proposta se admittisse, Portugal perdia todas as vantagens que lhe devem provir do immenso movimento produzido pelos melhoramentos e navegação do Têjo. Que um sem conto de braços ficariam privados do trabalho de que vivem e se alimentam hoje, não o podendo aproveitar muitos outros, que por elle devem haver subsistencia sendo a Empreza Portugueza (4). Que finalmente a industria, a agricultura, e o commercio nacional em vez de tirar as vantagens que devem esperar de obra tão importante, têm a recear fundadamente vêr-se arruinadas em consequencia do contrabando, (5) que seria impossivel evitar, apezar de quantas providencias se adoptassem; e em consequencia da exclusão que não lhes seria dado contrastar.

Nem responda o Sr. *Bermudez* que este argumento pôde ser invertido, e empregado com igual força pelos jornalistas hespanhoes contra Portugal, porque, não ficando pertencendo a

(3) O Correio sabe já demasiado bem que metade dos marinhos, que a Empreza houver de empregar, serão Portuguezes.

(4) Já temos explicado que nem a Empreza do Sr. Sá, nem outra alguma que se divide em acções pôde ser nacional nem estrangeira. Se algum mal ha de resultar para os que hoje se occupam da navegação, o mesmo lhe causará qualquer outra Empreza, se, como a do Sr. Sá, pedir o exclusivo.

(5) Já temos respondido a este argumento. Agora lembramos ao Correio o que disse, sobre este assumpto, o Duque de Palmella quando se tractou da navegação do Douro, cujo discurso inserimos mais adiante.

navegação do Téjo hespanhol á Compauhia Portugueza, o argumento cahe, e perde todo o pêso com que esmaga a proposta *Bermudez*.

Agora pelo que respeita aos direitos de transito, que o Sr. *Bermudez* encapóta para não assustar, repetimos que estamos authorizados a suspeitar e temer-nos da sua exigencia, por isso que vêmos já propostos fretes enormemente excessivos. Nós não combatemos os direitos de transito por *desusados*; declaramos que os não queremos *vexatorios*; e que é impossivel que o Sr. *Bermudez* não queira harmoniza-los com os fretes, que são *tres vezes* maiores que os que pede o Sr. *Sá Nogueira*. (6)

Nós já escrevemos, e demonstrámos que só o producto dos fretes exigidos pelo Sr. *Bermudez* importaria em centenas de contos de réis annualmente. E quem pagava essas enormes sommas, não seria o povo portuguez? E a favor de quem? — exclusivamente de Hespanha! E esta consideração é muito ponderosa: todo o proveito da Empreza *Bermudez* é proveito para a Hespanha; e todo o proveito da Empreza *Sá Nogueira* é proveito para Portugal. (7)

Em fim, para resumir tudo em duas palavras, a Empreza *Bermudez* declara que quer fazer as obras todas *á sua custa*,

(6) O Sr. *Bermudez* se compromette desde logo a levar sómente metade dos fretes que o Sr. *Sá* exige, sempre que o Governo lhe conceder o mesmo privilegio, e debaixo das mesmas condições que o Sr. *Sá* propõe. Diga-nos o Correio se o Sr. *Sá* quererá fazer igual troca pelas propostas do Sr. *Bermudez* já que estas são tão vantajosas.

(7) Este argumento não tem força depois do que já se tem dito acerca de uma Empreza que se divide em acções. Nem tão pouco a teria ainda quando se demonstrasse que todo o producto da navegação era a favor de Hespanha; porque neste caso seria para reembolso dos capitaes hespanhoes que houvessem entrado e sido gastos em Portugal. O Correio se esquece tambem de que os Portuguezes podem tomar uma terça parte, pelo menos, das acções que se emitirem para as obras em Hespanha, e que assim poderiam os hespanhoes tambem dizer que uma terça parte dos fretes viria para Portugal.

Diremos comtudo ao Correio que ainda que o seu argumento fosse applicavel no caso presente, sempre mostraria uma completa ignorancia dos primeiros rudimentos de Economia Política.

e que quer só a vantagem de Portugal (8) e esta declaração é a prova mais evidente de que ou intenta infinitas vantagens economicas para si e para o Paiz, ou as intenta politicas de valor inestimavel. É axioma que ninguem contracta para perder; e dahi se deduz necessariamente que se devem suppôr lesivos os lucros da parte que os occulta, como se tão sómente contractasse por méro obsequio, e em beneficio exclusivo da outra parte.

Era aqui occasião de fallar das considerações politicas a que nos obriga, e obriga a todo o homem que se interessa nas cousas do seu Paiz, a Empreza *Bermudez*; porém devemos primeiro dizer brevissimas palavras da Empreza *Sá Nogueira*.

Hontem nos foi communicada uma cópia das alterações ultimamente apresentadas por esta Empreza, e lendo-a com attenta reflexão concluimos que, nos termos agora propostos, é inteiramente admissivel. Presta ao Governo todas as garantias que este pôde pertender razoavelmente em taes contractos, e não faz nenhuma exigencia insólita, nem que não haja sido concedida a outras Emprezas e com ellas contractada pelo Governo. Além disso apresenta em luz clara as obrigações a que se sujeita, e as vantagens que pede; e são moderados os lucros que se deprehende deverem provir-lhe da execução effectiva do mesmo Contracto. E acha-se nesta proposta uma cousa mui digna de louvor, e é não haver *mysterio* nem nas condições, nem nas obrigações, nem nas vantagens para a Empreza, nem nos proveitos para o Paiz.

Tambem observámos com satisfação que a Empreza *Sá Nogueira*, tornando mais explicitas as suas proprias obrigações, diminuindo muito as suas exigencias, e augmentando quanto se pôde desejar as garantias e seguranças para o Governo, reduziu ainda os preços dos fretes já todavia assáz moderados, e augmentou consideravelmente os favores ou vantagens que de-

---

(8) O Correio não diz a verdade.— O Sr. Bermudez não disse que quer só a vantagem de Portugal. Demonstrou que a navegação, o transitto, e as demais condições da Empreza não só não prejudicavam mas até eram vantajosas para Portugal. Aconselhamos ao *Correio*, por seu proprio decóro, que dispute de boa fé.

vem resultar para os povos e para o Governo da adopção da sua proposta. (9)

Em conclusão observaremos a respeito desta Empreza exactamente o contrario do que observámos a respeito da Empreza *Bermudez*, isto é — que os resultados do immenso movimento por ella produzido, e até os seus proprios lucros tudo fica no Paiz, revertendo inteiramente em utilidade da Nação.

Em remate notámos em resposta ao Sr. *Bermudez*, que se tínhamos louvado a primeira proposta do Sr. *Sá Nogueira*, não era como *optima*, era como *preferivel* á do Sr. *Bermudez*, porque se aquella não era a melhor possivel *economicamente*, era de todo o ponto segura *politicamente*. Hoje, depois de alterada, deve approvar-se *economica e politicamente*.

Agora voltaremos ás considerações politicas. A questão politica é por ventura aqui de maior transcendencia ainda que a questão economica, e não está resolvida como suppõe o Sr. *Bermudez*. Tornar o Têjo navegavel até ao interior da Hespanha, ficando esta navegação por exclusivo entregue a uma Companhia Hespanhola, seria erro tão grande e de tão perigosas consequencias, que não poderia encontrar-se quem o absolvesse. Não entraremos no exame, aliás facilimo, das ponderações que suggere este assumpto, porque desejamos não ferir susceptibilidades, e porque são de obvia comprehensão. O Governo que não prevê o futuro, fica responsavel por todas as consequencias da sua falta de previsão.

E vem aqui a pello observar ao Sr. *Bermudez* que não procede com prudencia em querer involver nesta questão a Nação ou Governo Hespanhol. (10) Nós sabemos respeitar a

(9) Ainda se não publicaram estas novas propostas do Sr. *Sá*, e por tanto nada podemos dizer dellas. Apesar das expressões do *Correio* crêmos que subsistirão ainda as garantias de juro e amortização pelo Governo, creação de novas Inscriptões de 5 por cento postas á disposição do Sr. *Sá*, etc. As proprias palavras do *Correio* nolo dão a entender.

(10) Tambem é falso este argumento. O Sr. *Bermudez* não envolveu nesta questão o Governo Hespanhol;ahi estão para próva todos os seus artigos; o *Correio* é, pelo contrario, quem ao fallar da Empreza do Sr. *Bermudez* envolveu o Governo Hespanhol e á Nação Hespanhola; e para a insultar até appellou para desintelligencias antigas. Os seus mesmos artigos o provam.

Nação Hespanhola e o seu Governo, e por isso nem de leve intentámos injuria-los. Sabemos tambem quanto importa aos dous Paizes, mutua e boa amizade. Mas tambem sabemos que não ha consideração proxima nem remota a que deva ou possa sacrificar-se os interesses materiaes, e a honra, e a independencia nacional. Respeitamos a Hespanha e queremos a sua amizade; mas não tem nada com isso a Empreza do Sr. Bermudez. Queremos antes de tudo os interesses e a independencia de Portugal, e por isso não queremos a proposta mysteriosa da Empreza Bermudez de Castro.

EXTRACTO DO DISCURSO DO SR. DUQUE DE TÁRRELLA  
NA SESSÃO DE 20 DE JUNHO DE 1810.

Como se tracta unicamente das relações entre Portugal e Hespanha, limito que tendo estes dous Reinos por limites uma das extremas e tão distincta de outras naturas, não ha de tractar-se a umas partes e de outras em outras, porque a natureza humana se que a unica communicação que ha entre os dous Reinos é a amizade e a boa harmonia. Ao contrario, a amizade e a harmonia se estabelecem por meio de algumas das relações que existem naturalmente entre Portugal, que elle se encontra por meio de dous Reinos

---

**P**ARA apoiar ainda mais os argumentos e razões com que tenho defendido o meu projecto da navegação do Têjo contra as impugnações que se lhe tem feito, transcreverei em seguimento as opiniões de muitos homens distinctos de Portugal, emittidas no Parlamento quando se tractou nelle da questão da navegação do Douro. Ellas poderão servir de resposta aos que atacam o meu projecto de navegação apresentando-o como nocivo por causa do contrabando a que daria lugar, ou como contrario á independencia nacional. A razão é por si só poderosissima; porém ainda adquire maior força quando se apresenta apoiada com a authoridade de homens tão conhecidos pela sua sabedoria, sua illustração, e seu patriotismo.

---

**EXTRACTO DO DISCURSO DO SR. DUQUE DE PALMELLA  
NA SESSÃO DE 20 DE JULHO DE 1840.**

..... nem posso eu convencer-me que uma reunião de Representantes da Nação, tão illustrados como os que se acham neste recinto, imagine que por meio deste ajuste se augmenta a probabilidade do contrabando em Portugal, ou se dá mais facilidade para a introduccção furtitiva de generos de outro Paiz no nosso.

Como se tracta unicamente das relações entre Portugal e Hespanha, direi que, tendo estes dous Reinos por limites uma raia tão extensa, e tão destituida de obstaculos naturaes, tão facil de transitar n'umas partes, e de vadiar em outras, parece incrível imaginar-se que a unica communicação, pela qual é facillimo evitar o contrabando, o vá augmentar. Ao contrario, parece evidente que offerecendo-se uma sahida legal e franca a alguns dos generos que entram fraudulentamente em Portugal, que offerecendo-se por meio de direitos tão modicos,

como devem ser os de transito, um modo de exportação áquelles generos que superabundam nas Provincias limitrophes de Hespanha; parece, digo, que deverá diminuir o incentivo que ha para fazer o contrabando pela raia sêcca. Estou persuadido que para evitar os descaminhos que se receia tenham logar por esta communicação, basta uma só cousa; dous homens de bem que se colloquem um na entrada, e outro no ponto de deposito, dous homens de probidade, que de modo nenhum sejam capazes de roubar; havendo isto é impossivel fraudar-se a Fazenda, e commetter quaesquer enganos ou roubos pela introducção desses generos. Sem querer recorrer ao sentimentalismo, para o qual nunca se deve appellar quando se cura de objectos tão positivos como este, é preciso usar da razão, allegar factos, produzir argumentos e não fallar á imaginação nem ás paixões; direi tambem que aquillo de que nós careçemos, pelo concurso maximo de todos os Portuguezes, é de communicações internas, estradas, canaes, pontes, em fim de meios de transporte para o commercio dos nossos generos: ora, essa communicação por agua que nos deu a natureza, esse mesmo Rio, bem ou mal navegavel, quer-se tornar inutil? A idéa deste ajuste não é nova; o illustre Senador que está sentado adiante de mim, affirmou que já em 1823 se tinha tractado de um ajuste com Hespanha semelhante a este; não digo que então se tractasse com toda a latitude com que actualmente se faz, mas é certo que este projecto data de muito mais longe; no tempo de Filippe 2.<sup>o</sup> navegou-se o Têjo

.....  
 ..... Concluo que se a Convenção tem algum defeito, é não applicar ao Têjo e ao Guadiana tudo o que nella se acha estipulado para o Douro.  
 .....

.....  
 O que convém dizer agora é que já não vivemos na era, em que se destruíam as estradas, e se elevavam muros para separar os Paizes uns dos outros e para os defender; hoje essas defezas pouco valem; nós devemos aspirar a enriquecermos por meio de um commercio mais animado, por meio da facilidade das communicações, por meio das Emprezas de todo o genero; e devemos fazê-lo sem medo e sem receio de alguma conse-

quencia politica daquellas que póde inspirar a visinhança de uma Nação mais poderosa; porque certamente não será tornando intransitaveis as nossas estradas, e lançando cadêas para impedir a entrada dos nossos Rios que nos havemos de defender a Portugal. Este lado da questão liberal não póde deixar de encerrar-se assim, e de applicar-se a este caso os principios que estão hoje adoptados em todo o mundo, em quanto á navegação dos Rios que atravessam no seu curso distinctos Estados, principios que já formam parte do Codigo do Direito internacional porque estão consagrados em alguns dos Tractados geraes, que se fizerem nos Congressos, e nomeadamente no de Vienna, e que estão postos em prática por todas as Nações que se acham no caso de os seguirem; de tal maneira que poderia entrar em dúvida, se com effeito era violar esses principios de Direito Publico, o querer vedar a entrada dos Rios absolutamente.

O Douro nasce em Hespanha, fertiliza e banha no seu curso tres Provincias de Portugal e desemboca no mar; a parte deste Rio que corre em Hespanha é pouco navegavel; não o será o mesmo, como disse o Sr. Barão da Ribeira de Sabrosa; mas tanto para esta parte, como para aquella que atravessa Portugal, creio, que o meio, se o ha, de tornar o Rio mais navegavel, é esse Tractado, ajudado de algumas medidas proprias; nem se farão ás obras necessarias para tornar o Rio cómodamente navegavel, em quanto não fôr licito tirar todo o partido, que delle se póde auferir; promovendo-se o desejo de Emprezas, não só Portuguezas, mas tambem Hespanholas, que com o tempo poderão concorrer para tornar praticavel a navegação do Douro.

---

**EXTRACTO DO DISCURSO DO SR. ALMEIDA GARRETT  
NA SESSÃO DE 11 DE NOVEMBRO DE 1840  
SOBRE A NAVEGAÇÃO DO DOURO.**

**O**s navios que vierem ao Porto hão de trazer mercadorias com que paguem os valores que alli receberam, estes valores hão de augmentar o nosso Commercio, hão de augmen-

tar a nossa industria em outros artigos que lhes vendamos; hão de levar valores e trazer valores, e o augmento que produz este fluxo e refluxo deve dar vantagens ao Paiz.....

Mas querem tambem considerar a questão pelo lado do decoro nacional, pelo lado da politica! Confesso que não entendo bem o que póde ter de commum a Navegação do Douro com a independencia nacional. Como póde ficar em perigo a independencia de uma Nação porque estabelece um novo meio de communicacão com as outras Nações visinhas? Aonde estão as barreiras com que se defendeu a independencia nacional Portugueza, senão no espirito e no coração dos seus habitantes, e no equilibrio dos encontrados interesses das outras potencias da Europa? Aonde estão as serranias, os rios, os mares, os castellos que nos separam da Potencia limitrofe...

Um povo que é tão proverbial no Mundo por seu adiantamento na civilisação material, como pela sua estupidez politica, os Chinas poseram toda a sua confiança de independencia nacional em um muro de louça que levantaram entre a Tartaria, e o seu Paiz. O que lhe resultou dessa construcção do muro? Terem sido invadidos e conquistados regularmente...

Não eram Chinas, mas fizeram politica chinesa os que gastaram uns poucos de milhões sterlinos em levantar em 1815 as fortificações que separam a Belgica da França! D'ahi a 15 annos estavam moralmente como a muralha de Tartaria. Se a união não se fez, não foram as fortalezas materiaes, mas os interesses da Europa que a impediram.....

Se uma Potencia estrangeira nos quizer invadir alguma vez, Deos permitta, que venha pelo Douro abaixo, porque daremos cabo della em poucos dias; que não venha pela raia secca, tão aberta por todas as partes. Não tenho medo da Navegação do Douro, não. Oxalá que todos os nossos rios fossem navegaveis, que eu votava que se fizessem navegaveis para todo o Mundo.....

Oxalá que se podesse todos os dias vir aqui sacrificar isto a que chamam independencia nacional, votan-

do-se por mais um rio navegavel, que tivesse communicação para a Hespanha, para a França, para a Allemanha! Tomara eu que os ricos productos dos teares de Allemanha, e das manufacturas francezas, da agricultura castelhana, em logar de se irem vender nos seus portos e mercados, onde nós e outros lh'as vamos comprar, viessem expôr-se nos mercados e portos do Porto e de Lisboa. Grande dia seria esse para mim!.....

Tomára eu que o Têjo que já até certo ponto nos servia de communicação com a Hespanha o podesse tornar a ser; tomara eu que em logar de desabarem todos os dias as terras do Riba-Têjo no leito d'elle, que o estão entulhando, todas as Nações do Mundo fossem interessadas nessa Navegação, e que todos os dias eu visse não só a bandeira hespanhola, mas as bandeiras de todos os Paizes, arvoradas nos barcos que viessem por elle abaixo!

---

**EXTRACTO DO DISCURSO DO SR. MINISTRO DO REINO  
(RODRIGO DA FONSECA MAGALHÃES) NA SESSÃO  
DE 11 DE NOVEMBRO DE 1840.**

..... **M**AS disse o nobre Deputado (o Sr. Moura Cabral) «*para ser mau o Tractado, para ser ominoso, basta o haver o Governo do Usurpador celebrado um Tractado de navegação do Têjo com Hespanha.*» Esse Tractado foi feito; e não duvido dizer, sem me referir ao modo, que o pensamento que concebeu o Tractado de navegação do Têjo, é pensamento patriótico, fosse de D. Miguel, fosse de D. Manoel.....

Sr. Presidente, os marmores com que foi edificado o celebre edificio do Escorial, são, na maior parte, das pedreiras d'Estremoz, levados pelo Rio Têjo a Toledo, no Seculo XVI — esta noção historica, para uma Camara illustrada, explica, entendendo eu, o grande pensamento da Navegação do Têjo.....

Chegaremos ao logar opportuno de examinar os damnos ou proveitos, as vantagens ou desvantagens que dessa Convenção resultem, não devendo decidir por sentimentos d'antipathias

populares, que devem ceder as luzes da civilisação. Estes preconceitos já não dominam no tempo presente, reinaram em outras epochas, quando a separação e isolamento entre povo e povo era considerado um meio de conservar a independencia nacional: tratava-se de tornar innaccessiveis os territorios e as povoações das Nações limitrophes, e o que não podia conseguir-se por longas distancias interpostas, procurava obter-se pelas difficuldades do terreno e obstaculos nas vias de communicação;

.....

Outro modo de existir é o das Nações modernas; a independencia dellas, hoje, nasce da causa contraria: é pela generalidade dos interesses individuaes que se ligam as Nações, e principalmente as Nações visinhas; são estas a maior garantia da paz publica, e da harmonia entre os seus Governos. Nunca a França esteve mais longe de fazer a guerra a Inglaterra do que depois que as relações commerciaes se estreitaram ao ponto em que estão hoje, depois que a distancia de Paris a Londres se precorre em 24 horas, depois que os caminhos de ferro tem feito de Londres a Liverpool um passeio, e os Vapôres outro de Dovre a Calais.....

.....

A nossa independencia! Periga a nossa independencia! Porque temos mais meio de communicação, porque temos mais relações d'amizade e commercio, periga a nossa indepedencia? Supponhamos que um bloqueio maritimo cerrava os nossos portos, não poderiamos recorrer a meios de communicação interna com o Paiz limitrophe para entreter nossas relações commerciaes, e a permutação de nossos productos em quanto se não abriam de novo as communicações maritimas?.....

.....

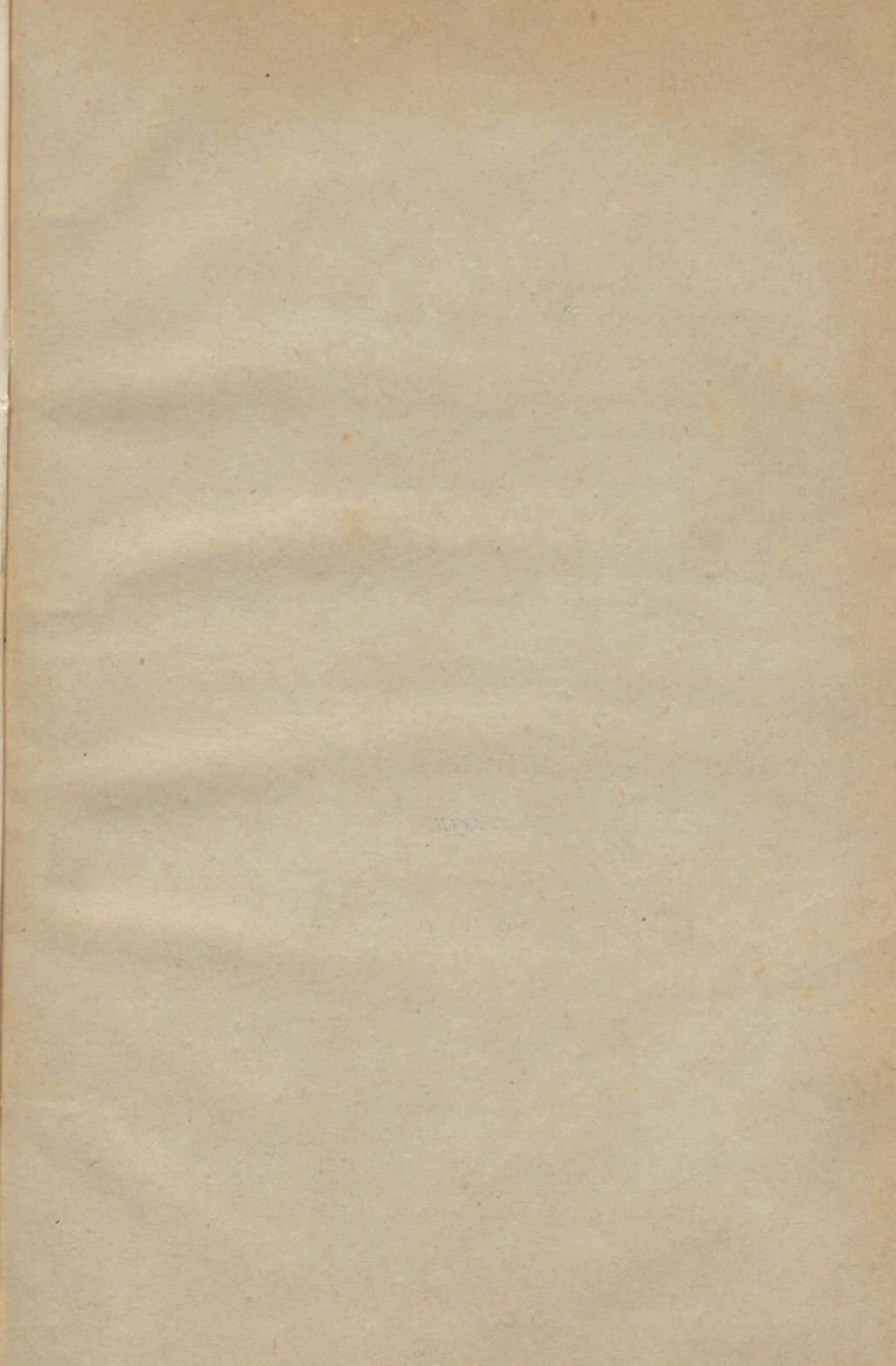
Devemos, Sr. Presidente, attender ao fim das cousas, ao fim porque ellas se fazem, e affastar para longe destas desconfianças ficticias, que nos iriam collocar em um ponto de muito maior atrazo e retrogradação do que aquelle em que realmente estamos; esses ciumes, essas desconfianças longe de concorrerem para a nossa independencia, até mostram, pela falta da nossa civilisação que não sômos dignos della.....

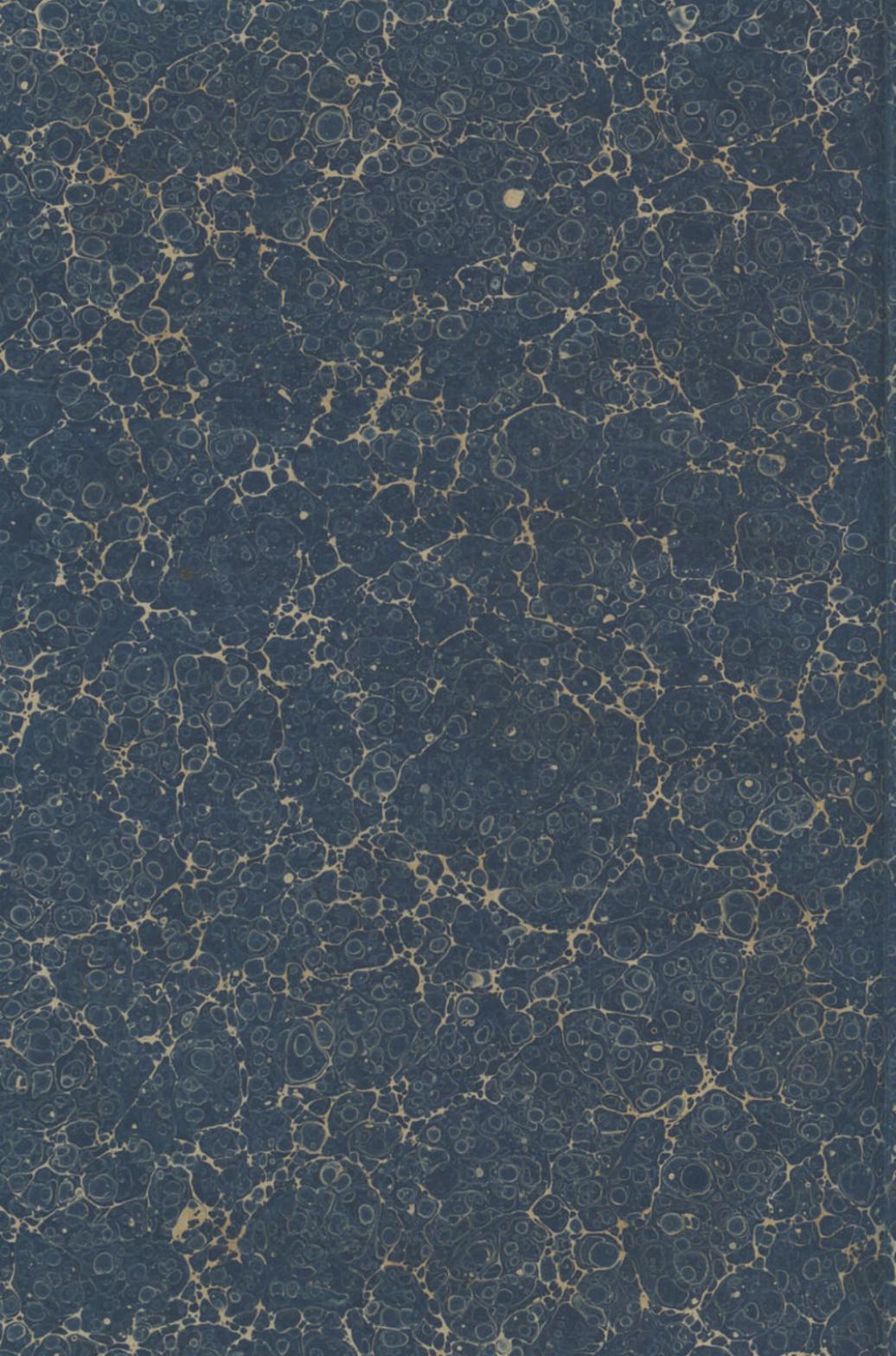
SINTO que não seja possível inserir as opiniões emitidas e todos os discursos pronunciados sobre o negocio do Douro por muitos homens entendidos como o Sr. Agostinho Albano, Conde da Taipa, Visconde de Sá e outros; e nomeadamente os que pronunciou o illustre Deputado o Sr. J. J. Gomes de Castro na Sessão de 18 e 19 de Novembro de 1840; no qual entre as muitas idéas de illustração que contêm se notam as seguintes palavras « *DESEJO OS DEPOSITOS FISCALIZADOS COMO ELLES DEVEM SER; PORQUE COM ELLES TIRAREMOS GRANDE PROVEITO DO NOSSO TÊJO E DO NOSSO DOURO; E DIGO MAIS, DESEJO QUE O TRACTADO DO DOURO SEJA APENAS O PRELUDIO PARA O TRACTADO DO TÊJO, E DESEJO QUE LISBOA E O PORTO SEJAM O GRANDE ARMAZEM DOS GENEROS HESPAÑOES, JÁ QUE INFELIZMENTE O NÃO SÃO HOJE, COMO JÁ FORAM, DOS GENEROS DA AMERICA E ASIA.* »



## INDEX.

125	.....	P
111	.....	Proposições feitas ao Governo pelo Sr. Bernardino de Castro
7	.....	Proposições adicionais do mesmo Sr.
8	.....	Discursos pronunciados pelo Sr. Visconde de Sá em 11 de
11	.....	Outubro de 1844
13	.....	Comunicado enviado ao Diário do Governo N.º 211
16	.....	Resposta dirigida ao Governo pelo Sr. Bernardino de Castro
18	.....	Resposta e esclarecimento as suas proposições
19	.....	Proposições feitas ao Governo pelo Sr. Aviz de Sá No-
20	.....	gura
22	.....	Artigo N.º 1 publicado no Restauração analisando o me-
23	.....	mento do Sr. Sá
24	.....	Artigo N.º 2 publicado no Restauração para o mesmo fim
25	.....	id. id. id. id. id.
26	.....	id. id. id. id. id.
27	.....	id. id. id. id. id.
28	.....	Resposta ao artigo N.º 1 publicado no Restauração
30	.....	Artigo publicado no Correio Portuguez de 23 de Dezembro
32	.....	Resposta ao mesmo artigo
33	.....	Artigo publicado no Correio Portuguez de 27 de Dezem-
34	.....	bro e notas
35	.....	Artigo publicado no Correio Portuguez de 4 de Janeiro
36	.....	e notas
37	.....	Artigo publicado no Correio Portuguez de 7 de Janeiro
38	.....	Resposta ao mesmo artigo
39	.....	Artigo publicado no Correio Portuguez de 10 de Janeiro
40	.....	e notas
41	.....	Artigo publicado no Correio Portuguez de 13 de Janeiro
42	.....	Resposta ao mesmo artigo
43	.....	Artigo publicado no Restauração de 20 de Janeiro
44	.....	Resposta ao mesmo artigo
45	.....	Artigo publicado no Correio Portuguez de 25 de Janeiro
46	.....	Extracto do Discurso do Duque de Palmella
47	.....	Extracto do Discurso do Sr. Alvaro Garrett
48	.....	Extracto do Discurso do Sr. Rodrigo da Fonseca Mafalda





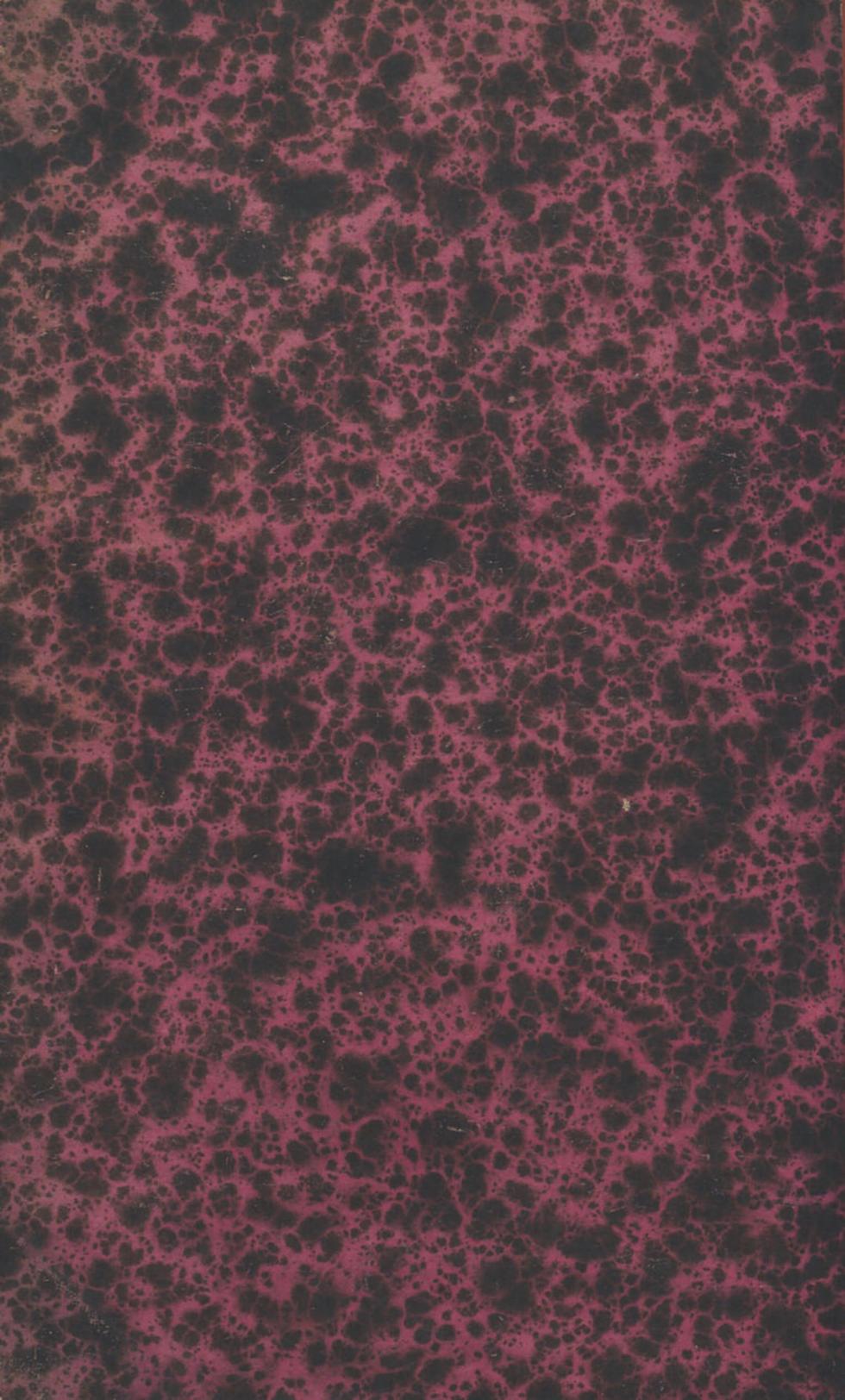


RÓ  
MU  
LO

CENTRO CIÊNCIA VIVA  
UNIVERSIDADE COIMBRA



\*1329704035\*



M