

REFLEXÕES
SOBRE
CODIGO MERCANTIL
SOBRE
TRIBUNAES DO COMMERCIO
E SOBRE
NAVEGAÇÃO MERCANTIL
POR
DIOGO RATTON.

LISBOA 27 DE OUTUBRO DE 1821.

Tendo-me pedido pessoas da minha amizade, e da minha mais particular estimação, de continuar a publicar as minhas reflexões sobre objectos de Commercio, Finanças, e Economia Politica; me animo a submeter ainda estas sobre Codigo do Commercio, estabelecimento de Tribunaes de Commercio, e sobre a nossa navegação mercantil, á censura do publico, sendo todos objectos de maior interesse para melhoramento do nosso Commercio, que se devem discutir na Commissão eleita nesta Praça, a este fim; que agora sei vai por fim a ser immediatamente instalada por Portaria do Ministerio dos Negocios do Reino.

I.

Para melhorar o Commercio, não só o particular desta praça de Lisboa, mas o de todas as praças, e Provincias dos Reinos-Unidos de Portugal, Brazil, e Algarves, e para uni-las entre si, he preciso estabelecer por base a boa fé, e a confiança, e isto por hum bom Codigo mercantil, e que este seja posto em observancia em todas as Provincias dos Reinos-Unidos, estabelecendo-se immediatamente verdadeiros Tribunaes de Commercio em todas as praças maritimas, e do interior, onde haja algum commercio. Só assim he que será possível estabelecer a boa fé, e a confiança necessaria, a qual não tem havido; porque até aqui infelizmente não temos tido nem leis, nem Tribunaes de Commercio, de forma que cá, e lá tem este sempre gemido em oppressão, e no labyrintho de chicana, principalmente em pontos de falidos, e de seguros, o que; para o corpo do commercio, he o mesmo, que se póde comparar, ser para o corpo humano a gangriena.

II.

Havendo em todas as praças de commercio dos Reinos-Unidos Tribunaes de commercio, nos quaes se julguem as questões commerciaes pelo mesmo Codigo mercantil, decretado pelo Soberano Congresso, se ex-

perimentará immediatamente entre nós o augmento do commercio, que só pôde ser produzido pela boa fé, e confiança, sem os quaes elle necessariamente he precario, e de pouca monta, por ser o credito a base, e necessario fundamento para o animar,

III.

Por ser logo de muita urgencia o termos hum Codigo mercantil; e para não haver demora, nem se perder tempo em elle se realizar, lembro ao Soberano Congresso o adoptar aquelle, que hoje he conhecido por melhor, qual he o que se acha em pratica em França, alli estabelecido por Napoleon. Eu o tenho meditado por vezes, e em diferentes épocas, e longe de ter achado nelle coisa alguma, que não nos podesse convir, pelo contrario acho que todas as operações mercantis, de qualquer natureza que seja, se achão alli quasi todas previstas, e por isso que com nenhuma, ou bem pequenas alterações, o deveríamos adoptar, para assim se remediar logo a urgente necessidade, em que estamos a este respeito. Hum Codigo desta natureza adoptado ha de unir pela mesma Lei todas as nossas praças entre si, por mais distantes que estejaõ humas das outras.

IV.

Decretado o Codigo mercantil, seguir-se-hia a creação dos Tribunaes de commercio em todas as praças, tanto maritimas como do interior, onde haja algum; sendo melhor abolir o actual da Real Junta por exotico na sua composição, e porque por isso não admitte a regeneração, que eu disse nas minhas reflexões de 20 do corrente, §. 3, e 4.

V.

Por que os Tribunaes de commercio deverão ser compostos de de certo numero de Negociantes, maior ou menor, conforme as povoações da praça, em cuja localidade seja installado. Os membros delles devem ser eleitos pelo corpo dos Negociantes mais notaveis da mesma praça, com igual numero de Substitutos, devem exercer suas funções por hum anno sómente.

VI.

Os Substitutos devem servir dois annos, o primeiro como Substitutos, e o segundo como Proprietarios.

VII.

Os Substitutos devem servir sempre nos impedimentos dos Proprietarios; e tambem sendo chamados por estes, quando lhes sejaõ precisos para os ajudar.

VIII.

No segundo anno da installação destes Tribunaes devem servir de propriedade os Substitutos do anno antecedente, e então devem ser eleitos pelos mesmos corpos de commercio respectivos das praças os Substitutos para o anno seguinte, e desta sorte passadas as eleições do primeiro anno para Proprietarios, e Substitutos; as outras eleições dos mais

annos -vem a ser sómente para Substitutos, que haõ de ser de propriedade no anno successivo.

IX.

Succedendo fallecer, ou impossibilitar-se alguns dos Proprietarios, ou Substitutos, na eleição do anno seguinte, se faz tambem aquella dos lugares vagos por algum motivo.

X.

Os Vogaes destes Tribunaes devem servir gratuitamente, e pela honra sómente de terem sido eleitos pelos seus collegas, o que deverá sempre lisonjear muito a qualquer delles.

XI.

Talvez convenha nestes Tribunaes estabelecer hum Juiz letrado, e outro igual seu Substituto com ordenados, servindo este ultimo sómente nos impedimentos do primeiro, ambos nomeados pelo Poder Executivo para presidirem estes Tribunaes, não se devendo já mais entrometer nas discussões; pois as suas attribuições se reduzem unicamente a presidir, e applicar ao caso decidido pelos Juizes Negociantes a lei estabelecida pelo Codigo, e nada mais.

XII.

Deve haver em cada hum destes Tribunaes 1.º e 2.º Escrivão vitalicio, eleitos pelo corpo do commercio, para servirem de Secretarios e de Escrivães dos mesmos Tribunaes, e terem a seu cargo os Archivos, e Registos em dia, e na melhor ordem possível, tendo para isso os Officiaes necessarios de nomeação delles, e por elles pagos.

XIII.

Todas as questões, que não excederem ao valor de 240\$000 réis, haõ de ser julgadas nos ditos Tribunaes, em ultima instancia, sem poder haver dellas mais appellações, nem aggravos.

XIV.

De todas as questões excedentes ao dito valor devem ter as partes o regresso de poder appellar para o Tribunal da superior instancia, qual a Relação do districto.

XV.

Todas as sentenças destes Tribunaes de commercio devem ter logo o seu devido effeito, ainda que a quantia exceda a dita alçada, podendo só dar-se suspensaõ, huma vez que o Appellante dê competentes fianças a contento da parte, ou deposite a quantia julgada.

XVI.

As sentenças proferidas nestes Tribunaes de commercio, para terem sua devida execucao, não dependem de passar pela Chancellaria, nem

dellas se devem dizima, e serao executadas em nome do Tribunal por mandado assinado pelo Juiz, expressando-se nelle o relatorio e sentença.

XVII.

Succedendo haver appellação, e sendo a sentença confirmada na superior Instancia, a parte condemnada deve pagar a dizima na chancellaria, e indemnisar a outra parte das perdas, e damnos occasionados pela delonga.

XVIII.

As appellações das sentenças dos Tribunaes de Commercio serao julgadas summariamente nas Relações do districto.

XIX.

As differentes attribuições, que hoje competem ao Regio Tribunal da Junta do Commercio, ficarao divididas pelas differentes repartições, como se julgar necessario: por exemplo; todo o relativo ao commercio, e fabricas em geral, he da attribuição dos referidos Tribunaes de commercio, e todo o relativo á navegacao, como matriculas, e passaportes, pelos differentes Tribunaes do Almirantado. O relativo aos faróes, direito de tonelage, e o balanço do commercio he da attribuição da Direcção Geral das Alfandegas. &c. &c. &c.

XX.

A navegacao ~~mercantil~~ experimental hum grande ~~melhoramento~~, tanto pelo ~~estabelecimento do referido código mercantil, como pelo dos~~ Tribunaes de commercio; porque se achariao estabelecidas as Leis, por onde se decidiriao as suas questões nos tribunaes de commercio, devendo abolir-se a chicana, que offerece o Juizo do Ou ~~de~~ Alfandega, e o do Juizo de India e Mina, que tanto prejuizo te ~~causa~~ causa ao commercio, e á navegacao, o que sómente se conseguiria abolindo estes dois Juizos, que não devem continuar a subsistir.

XXI.

Alem disto he necessario para melhoramento da nossa navegacao estabelecer hum sistema geral, e invariavel, decretado pelo Augusto Congresso, cujas bases sejam as que vou a lembrar.

XXII.

A nenhum navio estrangeiro deve ser permittido carregar em porto dos Reinos-Unidos, em qualquer das quatro parte do mundo, com destino para outro qualquer porto dos mesmos Reinos; porque essa navegacao de porto a porto nacional, qualquer que seja a sua distancia, deve ser sempre privativa da bandeira, e propriedade nacional.

XXIII.

Succedendo haver contravenção, o navio e carga serao apprehendidos;

e logo vendidos em hasta publica, e deduzidos do seu procripto os direitos pretencentes á Alfandega, e mais gastos; o liquido remanecente será repartido, metade para o cofre da Alfandega, e a outra metade entre todos os officiaes daquella, onde se tiver feito a apprehensão.

XXIV.

Nenhuma fazenda, ou genero estrangeiro, não prohibido, poderá admittir-se ao consumo em qualquer porto dos Reinos-Unidos, menos que sejaõ importados, ou em navio de bandeira e propriedade nacional, ou em navio de bandeira e propriedade da Nação, productoras das ditas fazendas, ou generos, sob pena de suspensão dos Officiaes, que consentirem o contrario, e serem castigados exemplarmente. Isto mesmo he o que se acha em pratica em Inglaterra, estabelecido pelo famoso acto de navegação promulgado durante Protectoriado de Cromwel, que não tem sido derogado senão por actos do Parlamento Britanico, quando por occasião de Tratados esta Nação tem achado maior ventagem em o infringir a favor da nação, com quem tem tractado. Por tanto he do nosso interesse seguir tão bom exemplo, adoptando o mesmo sistema.

XXV.

Todas as fazendas, ou generos estrangeiros não prohibidos ao consumo das nossas provincias, introduzidos em qualquer dos portos por navio de bandeira, e propriedade nacional, deverão ter abatimento de 10 até 15 por 100 sobre a importancia dos direitos, que pagariaõ se fosse sem introduzidas por navio de bandeira, e propriedade da nação productora da mesma fazenda, ou generos: *verbi gratia*, se os direitos da fazenda importarem 1000000 réis, teria hum abatimento de 10 até 150000 réis a favor da nossa bandeira; este premio, concedido a favor da nossa navegação sobre a estrangeira, he muito interessante para animar a ter ella a preferencia nos nossos consumos. Isto não he novo, e he fazer o mesmo, que as nações mais industriosas practicaõ á nosso respeito.

XXVI.

He sem duvida muito arduo para a navegação nacional o serem os navios obrigados a trazerem Capellães, e Cirurgiões a seu bordo, e deveria isto deixar-se inteiramente livre, e ao arbitrio dos proprietarios dos navios, e suas tripulações, e deixar lá a elles o fazerem as suas convenções como lhes parecer; pois elles lá sabem, o que lhes convem ajustar entre si melhor do que poderia saber o Corpo Legislativo; que por isso deve deixar esses objectos á avença das partes interessadas.

XXVII.

He de summa importancia para fomento da nossa navegação, e melhoramento das nossas Finanças, que o Legislador decrete que todos os dizimos do Brazil (que são propriedade e renda do Thesouro Nacional) sejaõ pagos nas Juntas das Inspecções ao embarcar; que elles todos sejaõ embarcados para o porto de Lisboa dirigidos ao Chefe do Thesouro publico para serem descarregados no Depósito da Alfandega, e alli todos os mezes em dia determinado, por exemplo todas as primeiras 30

gundas ou Terças feiras de cada mez, todos os existentes serão vendidos em hasta publica a quem mais der, a pagar a 2, 4, e 6 mezes em letras com tres firmas abonadas á ordem do Thesouro Publico, que com ellas pode pagar a quem dever.

XXVIII.

Tambem para bem da navegação, e melhoramento das nossas finanças, e augmento do commercio, seria muito acertado decretar-se que todos os generos de contracto nacionaes, como pão Brazil, ursela, dentes de marfim e outros, se os houver, sejam igualmente todos embarcados para Lisboa á ordem do Chefe do Thesouro Publico, para serem descarregados no Deposito da Alfandega, onde todos os mezes em dia determinado, como todas as primeiras Quartas ou Quintas feiras de cada mez, se ponhão pelo Director da Alfandega em venda publica, e arrematados a quem mais der, a pagar em letras com tres assignaturas de pessoas abonadas, pagadeiras á ordem do Thesouro Publico, a prazo de 2, 4, e 6 mezes.

XXIX.

Seria muito util, tanto para a navegação, como para a melhor extracção dos productos, o decretar-se que as caixas de açúcar sejam todas devidamente inspecionadas pelas Juntas do Brazil, e que sejam todas de huma forma regular como se pratica na Havana; não devendo exceder o peso de 16 arrobas de conteúdo, além da tara que deve ser exactamente enunciada nas cabeças; que as saccas de algodão, de arrô, de café e de cacaó sejam todas de huma forma regular, não devendo exceder para mais de 5 arrobas com boas taras, bons panos para poderem chegar bem acondicionados; porque isto facilitaria muito a diminuição das tripulações dos navios; e por consequencia dos fretes.

XXX.

Os despachos dos navios para pagamento dos direitos de tonelage; e de faróes, deverião ser feitos nas Alfandegas; todos os navios ou embarcações de quarenta toneladas, e dalli para baixo, sendo de bandeira e propriedade nacional, devem ser isentos destes dois direitos; os estrangeiros porém, sejam quaes forem as suas latoções, devem pagallos.

XXXI.

Para os navios estrangeiros, estes direitos deverião ser regulados como estipula mui acertadamente o Alvará de 5 de Abril 1818, o qual pelo artigo 11, manda que em todas as Alfandegas dos Reinos-Unidos os navios estrangeiros deverão pagar os mesmos direitos de tonelage, de faróes e ancoradoiro, e mais outros quaesquer direitos, que os da nossa bandeira forem obrigados a pagar nos portos respectivos á bandeira estrangeira, que vier aos nossos portos; isto parece muito justo, porque se funda na reciprocidade.

XXXII.

Sem em embargo do sobredito Alvará assim o ter tão prudentemente ordenado, ainda não vi que se executasse nos portos de Portugal.

nem tenho noticia que se pratique nos do Reino do Brazil, e mais portos das nossas outras Provincias do Ultramar; não sei, por que fatalidade tem assim succedido, e não sei que desculpa poderá dar os incumbidos da sua execução, de não o terem cumprido em detrimento da Fazenda nacional, que tanto tem soffrido sómente por este simples facto.

XXXIII.

Para se fazer hum pequeno juizo a este respeito, offereço juntos os mappas n.º 1 e 2: por elles se ve quanto pagão no porto desta Capital os navios da lotação de 200 tonelladas, tanto estrangeiros como nacionaes, sahindo com generos nacionaes, e nelles se poderá observar quanto a navegação estrangeira he mais favorecida do que a nacional. Isto não acontece em alguma Nação civilisada e industriosa, e sómente nos Reinos-Unidos, onde ate agora a ignorancia tem feito ser hum verdadeiro privilegio o ser negociante estrangeiro, quando os nacionaes tem gemido debaixo de todas as qualidades de arbitrariedades, que as Autoridades lhe tem querido fazer, de que os estrangeiros tem sido em grande parte exemptos pelas reclamações dos representantes de seus respectivos Governos, o que nós não tínhamos; pelo contrario eramos obrigados a adular essas mesmas Autoridades ignorantes, que nos opprimião: em fim não acabaria as minhas reflexões a este respeito, se dêsse curso ao entusiasmo, que me encoloriza, quando considero o que tem soffrido as classes industriosas da Nação, e por isso me limitarei ao objecto, repetindo huma eterna verdade, que as classes do commercio, das fabricas, da navegação, da Agricultura, ás quaes todas tenho a honra de pretencer, são os verdadeiros mananciaes da riqueza nacional; porque são as classes que produzem, para as outras terem que consumir; por isso he que em hum bom Governo, ~~onde são representadas,~~ ~~devem ser~~ ~~muí~~ protegidas, o que até agora não succedia, e dahi nascêrao todos os nossos males; e estes he que o Augusto Congresso deve remediar, decretando as leis necessarias para cessarem todos os privilegios, e principalmente os que forem a favor dos estrangeiros em detrimento da Industria, da Agricultura, da Navegação e Commercio nacional.

XXXIV.

Tornando pois ao meu objecto, vou provar quanto tem sido escandalosa a falta, que tem havido da parte das authoridades respectivas de cumprirem com o que lhes tinha sido ordenado pelo sobredito Alvará de 5 de Abril de 1818, artigo 11; offereço por isso os mappas n.º 3, e n.º 4, que me forão fornecidos por hum collega, que me attesta a sua veracidade; porque mandando para Nova-York, nos Estados-Unidos da America, o seu navio do lote de 187 toneladas, pagou lá de direitos pezos duros 56984, que ao cambio de 800 réis por pezo duro, lhe importárao 4550872 réis em dinheiro de metal, quando pelo contrario no porto desta Capital, hum navio dos Estados-Unidos da America de igual lotação não paga mais, mappa n.º 4, do que 450584 réis na fórma da Lei, que reduzidos a metal ao agio de 25 por cento sobre o papel moeda, viria a ser sómente 400386 réis, sendo a differença que paga mais hum navio de 187 toneladas Portuguez nos Estados-Unidos, do que paga hum navio Americano de igual lotação em Lisboa 4150486 réis, differença que impossibilita os nossos navios de poderem navegar para os

portos dos Estados-Unidos, e faz com que os Americanos fação toda a navegação entre os seus portos e os nossos, não podendo os nossos competir com elles, sómente por esta unica causa, além de muitas outras; mas todas procedidas da inercia com que temos sido governados.

XXXV.

Ora suppondo que no decurso de hum anno venhaõ sómente a todos os nossos portos dos Reinos-Unidos, e outias provincias do ultramar, cem navios Americanos, huns por outros, do lote de 187 toneladas, pagando nelles sómente os 400 386 reis em metal, que pagaõ em Lisboa, importariaõ annualmente os cem navios 4:038 600 réis metal, quando havendo a reciprocidade, que ordena o referido Alvará de pagarem o mesmo que os nossos lá pagaõ, importariaõ 45:587 200 réis metal, vem a ser a differença em nosso prejuizo 41:548 600 annuaes, e em 3 annos e meio, datando do referido Alvará, viria a ser a soma exorbitante de 144:420 100, que a Nação tem perdido por ommissaõ das autoridades incumbidas de cumprirem o ordenado pelo referido Alvará, e ommissaõ do Governo, que depois de promulgar a Lei, a não fez executar; assim lhe faltáraõ os recursos no Erario, não cobrando os rendimentos que devia cobrar, assim se aniquilla a nossa navegação, e muitas outras consequencias que se seguem em prejuizo da Industria Nacional.

XXXVI.

Não deve comtudo o Soberano Congresso legislar em materias de commercio as parcelas, e deve primeiro combinar bem todos os interesses dos differentes ramos da industria, não favorecendo humas, e esquecendo-se das outras, ~~deve os proteger todos por igual: e por exemplo direi a reflexaõ, que me suggerio o referido Alvará;~~ vem a ser, que seria muito arduo para hum navio Americano, que vindo em lastro ao porto de Lisboa, ou a outro qualquer dos Reinos-Unidos, buscar huma carga de qualquer genero nacional, e mui particularmente de sal por ser de pouco valor, se lhe fizesse pagar de direitos de tonelage, de faróes, e outros os 455 872 réis, que deveriaõ pagar na fórma ordenada pelo artigo 11 do referido Alvará, isso seria em boa economia impolitico exigir-se; porque não he possivel que venhaõ navios Americanos em lastro pagando esse pezado direito de porto, e ficariamos entaõ sem direito algum de porto, e o nosso sal por vender, quando importa muito á nossa agricultura dar-lhe sahida. Logo seria do interesse bem entendido da Nação, que o referido Alvará fosse alterado nessa parte, declarando-se que todos os navios estrangeiros, que viessem em lastro buscar, não digo sómente a sua carga de sal, mas quaesquer outras que temos de producção nacional de qualquer parte das nossas provincias, pagasse sómente de faróes, tonelage e direitos de porto o mesmo, que pagassem os navios nacionaes, levando a sua inteira carga; que não carregando a sua inteira carga dos referidos generos, mas sómente parte della, pagaria sómente á proporção da lotação, que faltasse para completar, e isto porque deve dar-se a mesma protecção a todas as industrias, que formaõ entre si huma cadeia, e deve por tanto combinar-se sempre os interesses de humas com os das outras; de outra fórma he impraticavel que se possa alcançar o fim a que nos propomos, qual a prosperidade da Nação em geral.

XXXVII.

Será impossivel que o Governo dos Estados-Unidos (que não podemos duvidar conhece bem os interesses da Nação, que rege) deixe de annuir ás justas reclamações, que o nosso Governo lhe deve mandar fazer pelo nosso encarregado sobre a exorbitancia, que pagão os nossos navios nos seus portos com desigualdade tão grande, do que os da sua bandeira pagão nos nossos; devemos exigir que os nossos navios não paguem lá mais do que os seus proprios, e que então em reciprocidade lhe faremos nos nossos portos o mesmo. Isto sendo de toda justiça, e ainda de mais reciprocidade, he impossivel que hum Governo representativo se possa negar a annuir a huma proposta tão equitativa, que tem por base serem os navios das duas Nações amigas tratados nos portos respectivos sobre o mesmo pé, que fossem os proprios nacionaes, os quaes em todo e bom Governo devem sempre os mais protegidos. Desta sorte cessaria o determinado pelo Alvará de 5 de Abril 1818, artigo 11, que he contrario á extracção dos nossos productos.

XXXVIII.

Assim se convencionou no Tratado de 1810 com Inglaterra, *nota A*: foi a unica cousa em que nelle houve reciprocidade; estabelecendo-se que os navios das duas Nações fossem nos portos dellas tratados como os nacionaes; mas que importou isto; as nossas authorities se tem descuidado de o fazer executar, em detrimento do nosso Erario: Não sei porque; mas o peor he, que ainda se continúa a não aproveitar daquelle Tratado a unica clausula, que nos foi favoravel; porque os Navios Ingleses continuão a pagar nos nossos portos muito menos do que os nossos proprios. Oxalá que todas as mais condições do referido Tratado tivessem sido por base a mesma reciprocidade, e não nos teria resultado delle os males, que temos experimentado.

XXXIX.

Favorecer a Navegação, prejudicando a Industria Agricola, ou Fabril, he erro; porque mesmo emiguaes circumstancias, tudo bem ponderado, a Agricultura deve preferir a Navegação; porque aquella para nós he a mais verdadeira riqueza nacional, e não esta que he huma adjutoria da outra; esta não paga dizimos, não paga decima que aquella paga, que são os tributos os mais peizados, e mais vexadores por serem directos, quando a outra delles está exempta.

XL.

Por tanto he necessario o Legislador attender, *sim aos clamores* do commercio, da navegação, quando forem fundados; mas antes de decretar a seu favor, deve primeiro ponderar-se do que elle pede, se não poderá seguir prejuizo maior á Agricultura, e á Industria Fabril.

XLI.

A ouvir os Proprietarios dos navios, não vem mais do que os

seus interesses; querem para Navegação Nacional, aprestes, inçarcias, mastriações, madeiras estrangeiras, tudo livre, venha donde vier; não lhe lembra nem a Agricultura, nem o resto da Industria Nacional; não lhe lembra que se esses aprestes, essas inçarcias, madeiras lhes fossem franqueadas da maneira que elles o peitendem, resultaria á Agricultura prejuizo no preço, e na venda dos seus canhamos, dos seus linhos, das suas madeiras, que temos, e somos susceptíveis de vir a ter até para exportar, logo que os estorvos forem tirados, que a instrucção e as sciencias forem mais diffundidas entre nós; não lhe lembra, que se as inçarcias, os Po-
leamos, os alcatrões, ferros, &c. &c. lhe forem dados livres, seria animar a Industria Estrangeira em prejuizo da nossa, que he necessario fomentar tanto e quanto a navegação, que deve coadjuvar a suas Irmans, a Industria Fabril, e Agricola. Não lhe lembra que sobre-carregando os Navios Es-
trangeiros de direitos para estrovar a sua navegação nos nossos portos, onde elles vem buscar os nossos productos nacionaes, he impedir elles poderem vir; e que nesse caso não viraõ; e isto succedendo ficaremos privados desses direitos de porto, e da extracção que poderiamos ter aos nossos productos nacionaes, tanto nos portos destes Reinos, como nos de America, e mais Provincias integrantes dos Reinos-Unidos, que todos devem ser tratados com a mais igual protecção pelo Soberano Legislador, que como bom Pai deve legislar com imparcialidade para todos, e não a favor de huns em detrimento dos outros: se existir esta imparcialidade, não póde haver a uniaõ, e a concordia taõ necessaria em taõ vasto imperio, dividido por mares taõ dilatados.

XLII.

Tenho com rapidez traçado estas reflexões, e não tenho podido dar-lhes o desenvolvimento, de que saõ susceptíveis; muitas dellas poderiaõ dar motivo a memorias separadas, que não deixariaõ de offerecer muito interesse; mas não tenho tempo, nem hum Negociante o tem; ~~mas~~ não faltará quem execute o *≡ facile est inventis addere ≡* Reputarei por grande felicidade, se eu com estes toques excitar outros genios a pôr em maior luz estes assumptos.

N O T A (A)

Artigo 4.º do Tratado de Commercio com a Grã-Bretanha em 1810.

“ S. Alteza Real o Príncipe Regente de Portugal, e S. Magestade de Britanica estipulaõ e acordaõ, que haverá huma perfeita reciprocidade a respeito dos direitos e impostos, que deveraõ pagar os navios das altas partes contractantes, dentro de cada hum dos portos, e ancoradouros pertencentes a qualquer d'ellas; a saber: „

“ Que os navios e embarcações dos vassallos de S. Magestade Britanica não pagarão maiores direitos ou impostos debaixo de qualquer denominação, que sejaõ designados ou entendidos, dentro dos Dominios de S. Alteza Real o Príncipe Regente de Portugal, do que aquelles que os navios ou embarcações pertencentes aos vassallos de S. Alteza Real o Príncipe Regente, forem obrigados a pagar dentro dos Dominios Britannicos, e viceversa. Esta convenção, e estipulação se entenderá ao pagamento dos Direitos conhecidos de porto, direitos de Tonelada, direitos de Ancoragem &c. &c. &c. os quaes nunca por pretexto algum seraõ maiores. „

Direitos que paga hum navio
Inglez do lote de 200 toneladas no
porto de Lisboa.

Veja-se o mappa adiante N.º
2 rs. 500 ϕ 325

N. B. Isto he de pouco tempo
a esta parte; porque antes só pa-
gavaõ na Secretaria de Estado os
navios estrangeiros . rs. ϕ 600

Agora os Officiaes de Secretaria
estabelecêraõ (não sei com que ti-
tulo ou fundamento, mas creio em
seu beneficio) o pagarem os navios
estrangeiros 9 ϕ 600 réis pelo regis-
tro do Passaporte, e 640 para o
Porteiro, o que faz hum accessimo
de despeza para os estrangeiros de
réis 9 ϕ 640 por navio, certamente
em beneficio dos empregados, e não
do Thezouro Nacional.

Direitos que paga hum navio
Portuguez do lote de 200 toneladas
nos portos de Inglaterra.

N. B. Não tenho podido obter
o mappa individual do que elles lá
pagaõ; mas tenho alcançado por im-
formações dos meus collegas, que
lá tem tido os seus navios, que an-
da por pouco mais ou menos réis
2 ϕ 200 por tonelada; logo hum na-
vio Portuguez de 200 toneladas
vem a pagar em portos de Inglater-
ra a 2 ϕ 200 . . . rs. 440 ϕ 000

Diferença em prejuizo dos ná-
vios Portuguezes . rs. 389 ϕ 675

São 800 por $\frac{0}{0}$ mais

MAPPAS COMPARATIVOS.

N.º 1.

Despacho de hum navio Portuguez do lote de 200 toneladas sahindo de Lisboa para porto estrangeiro carregado de generos nacionaes; a saber:

(a) Marco no Senado	rs. 14	325
(b) Faróes a 50 rs. por tonelada	10	000
(c) Marinheiro da India	25	680
(d) Emolumentos	7	980
(e) Guarda-Mór do lastro	4	00
(f) Passaporte Real	7	040
(g) Registo do passaportinho	4	80
(h) Carta da saude	1	20
(j) Bilhete dos lotadores	2	40
(l) Verba na Alfandega e conferencia	4	80
(m) Certidão do que descarregou o navio	4	80
(n) Matricula da Junta do Commercio	3	200
(o) Matricula da Policia	2	400
(p) Bilhete, ou visita da mesma em Belém	1	600
(q) Emolumentos na torre	4	320
(r) Ao Despachante seu trabalho	6	400
	Rs.	85 145

N.º 2.

Despacho de hum Navio Estrangeiro do lote de 200 toneladas sahindo de Lisboa para os paizes estrangeiros carregado de generos nacionaes; a saber:

(a) Marco no Senado	rs. 14	325
(b) Faróes a 50 rs. por tonelada	10	000
(d) Emolumentos	1	980
(e) Guarda-Mór do lastro	4	00
(f) Na Secretaria de Estado (agora)	10	240
(g) Registo na Secretaria do Exercito	4	80
(h) Carta da Saude	1	20
(j) Bilhete dos Lotadores	2	40
(lm) Conferencia, verba n.ª Alfandega	4	80
(p) Visita ou bilhete da Policia em Belém	1	600
(q) Emolumentos na torre de Belem	3	840
(r) Ao Vice Consul do Despacho	3	200
(s) Ancoragem ao Conde de Rezende	5	00
(t) Visita da Saude quando entra	4	280
	Rs.	50 325

Differença contra a bandeira nacional rs. 34 820, *aliás 40 por* $\frac{0}{0}$

(a) Esta contribuição se paga no Senado, não sei porque titulo: huma vez he mais, outra menos, segundo a carga, que o Navio descarregou, por onde lhe fazem a conta, que por isso he arbitraria; o que não succederia, se fosse regulada pelo bilhete dos lotadores dos faróes, que são examinados e ajuramentados pelo Tribunal da Junta do Commercio, e muito mais assim devia ser regulado, porque esta contribuição he imposta por tonelada a 56 rs. por tonelada rs. 11 200
Ao Juiz da tal meza para seus Emolumentos 20 por cento 2 240
Aos Escrivães da dita para o mesmo 895

Rs. 14 335

Estes emolumentos ao Juiz, e aos Escrivães são abzos, e se deveria tirar.

(b) Também se paga na Junta do Commercio, que he incumbida de tratar dos Faróes, quando os navios, sejaõ portuguezes ou estrangeiros, sahẽm em lastro para porto estrangeiro, pagaõ a 200 sêis por tonelada; quando sahẽm para portos estrangeiros com carga (como dos mapas em frente) pagaõ sómente a 50 réis; mas quando os nacionaes despachaõ para portos das provincias ultramarinas, que vaõ em lastro, quer carregados, pagaõ sempre a 200 réis. Isto acho eu abusivo, e para oevitar, me parece seria justo que o Congresso decretasse, que todos os navios, quer estrangeiros, quer nacionaes, pagassem inalteravelmente a 200 réis por tonelada de direito de Faróes, excepto as embarcações costeiras nacionaes de 40 toneladas, e de 40 para baixo, que devem ser exemptas; e as outras costeiras de maior lote de 40 toneladas para cima pagarem humma vez cada anno os ditos 200 réis por tonelada.

O actual recebedor dos Faróes não persiste na meza desta Reparação por ser tambem empregado na da estiva na Alfandega, de fórma que os Despachantes dos navios portuguezes, e os Viceconsules das nações estrangeiras o não achaõ, e saõ obrigados a ir chamallo, e a andar a procurallo, o que causa grande incommodo e perda de tempo nos despachos, e se evitaria se se pagassem os Faróes na Thesouraria da Alfandega, onde todos os direitos se deveriaõ pagar, para dalli sahirem para as diversas applicações. (Este Recebedor não deveria já ter dois empregos contra o que tem determinado o Augusto Congresso.)

(c) Esta contribuição, que não he insignificante, e se paga na Junta do Commercio, he imposta sómente sobre os navios nacionaes, e tem origem do tempo antigo, em que o Estado mandava todos os annos humma não á India, para armamento da qual todos os navios mercantes nacionaes eraõ obrigados a darem das suas tripulações hum marinheiro: depois em beneficio do Commercio foi comutada esta obrigação em pagarem os navios mercantes hum tanto em dinheiro por anno, segundo suas lotações, para a soldada de hum marinheiro; não sei positivamente quanto, mas oiço dizer que he conta (já se sabe) arbitraria, e de segredo, por assim fazer conta aos recebedores. Ha seculos que o Estado deixou de armar esta não para a India, e a contribuição ficou; e o peor he que abusivamente se exige ser paga de cada viagem, ainda que o navio faça duas ou trez no anno, quando deveria (attenta a origem) ser annual. Não sei aonde vai parar esta contribuição; e tambem ignoro se he paga em todos os portos dos Reinos-Unidos, ou se he sómente em Lisboa; se tem applicação, e qual he; se tem titulo aberto no Erario, ou não. Em fim como tudo saõ segredos, principalmente naquelle Erario, e nada se imprime com a individuação devida, devemos suppôr que dahi nascem todos os extravios, e que por muito que se pague, nada chegará em quanto esta ordem de coisas subsistir assim.

(d) Estes emolumentos são pagos todos na Junta do Commercio, e consistem especificamente no seguinte.

Navios Portuguezes.

Para a Junta do Commercio.	Rs. 10500	} Total Rs. 70980
O patrao mór	10600	
O meirinho dos armazens	10600	
O escriptaõ dos armazens	2080	
O escriptaõ da casa da India	240	
O cofre da polvora	480	
Os officiaes da meza dos farões	480	

Navios Estrangeiros.

Para a Junta do Commercio.	Rs. 10500	} Total Rs. 10980
Para os officiaes dos farões	480	

(e) O Guarda mór tem de ordenado 200000 réis annuaes, e de emolumentos 10000 réis de cada embarcaçãõ nacional ou estrangeira, que carrega ou descarrega lastro no porto de Lisboa, e 400 réis de cada embarcaçãõ nacional ou estrangeira, que não trousser lastro, nem o carregar. Além disto tem mais de emolumentos das embarcações nacionaes, ou estrangeiras, que carregaõ, ou descarregaõ lastro, 20400 por cada barco de pedra, e 960 réis de cada barco de Borgau, e 480 réis de cada barco de sabora, o que tudo junto lhe faz hum rendimento em emolumentos de mais de cinco mil cruzados annuaes, não tendo, como se vê senaõ 200000 réis de ordenado. Estes emolumento pagaõ sobre a Naçaõ, sem que delles entre nada no Erario.

Os sobreditos 200000 réis de ordenado lhe são celebrenmente pagos, e são cobrados por elle nas seguintes repartições, a saber:

200000	}	50000 na Thezouraria dos armazens do Arsenal da Marinha.
		50000 „ Thezouraria d'Alfandega grande.
		50000 „ Thezouraria das despesas do Conselho da Fazenda.
		50000 „ Thezouraria de 1 por cento, e páo Brazil.

Os Guardas menores do lastro são oito da nomeaçãõ do Guarda mór, vencem 100 réis diarios pagos nas ferias da Ribeira das Nãos. Tem de emolumentos á custa das partes 200 réis por dia, que gastaõ a bordo das embarcações, que carregaõ, ou descarregaõ lastro, e o mesmo os que devem assistir nas Pontes da limpeza, pagos pelos contractadores, ou pelo cofie da limpeza, quando esta não anda arrematada. Fazem bolça commun, e repartem entre si os rendimentos dos ditos emolumentos.

O dito Guarda mór he de mais a mais Juiz em primeira instancia de todas as denuncias, e penas; e o he tambem das resistencias, injurias, e offensas, feitas aos seus guardas menores, que são todos suas creaturas, como se vê, sendo nomeados por elle: o Escrivaõ he escolhido por elle dentre os Escrivães do Civel da Cidade; este não tem ordenado, e leva das partes as custas, em que o Guarda mór as condemnna ao seu arbitrio.

As sentenças não tem appellação nem agravo, senão para o Juizo dos Feitos da Fazenda; de forma que he huma justiça, a que se póde bem chamar de mouro; porque os guardas menores são creaturas suas, fazem as denuncias, os actos de resistencia, de injurias, de offensas; que bem lhes parece.

O Guarda mór sempre condemna arbitrariamente nas penas, que elles pertendem, e faz prender as partes pelos Meirinhos e Alcaides desta Cidade, que são todos obrigados a cumprir as ordens do Guarda mór, subpena de suspensão; manda metter as partes nas enxovias, para onde vão irremediavelmente a não terem com que brindar o Carcereiro. Tudo isto em virtude de hum Alvará de 29 de Dezembro de 1753. Fallo por experiencia; porque mandando da Barroca d'Alva, dos meus pinhaes, humas varas e vigas para as minhas obras no sitio do Calvario, e mandando-as alli enterrar, em quanto verdes, na praia (que he minha) para se cortirem na arêa, e agoa salgada; depois de hum anno quando as mandei desenterrar para as empregar, veio hum Guarda menor no escaler do Guarda mór do lastro, que estava á espreita, prender o meu feitor por estar dirigindo a tirada das madeiras enterradas, e o levou no escaler em chinellos, e sem capote, nem chapéo, e o desembarcou no caes da praça do Commercio, e entre soldados da Policia o conduzio dalli para o Limoeiro, onde o deixou prezo á ordem do Guarda mór; e eu para de lá o sacar, fui obrigado a fazer logo a minha humilde petição, allegando a falta que me fazia o fiel do meu predio, que tinha as chaves das minhas propriedades; e para obter que sahisse da prisão, fui obrigado a pagar incontinentemente quarenta e tantos mil réis arbitrados por elle, e os paguei muito de pressa, antes que a bolada me custasse mais; porque fui informado de que era justiça do diabo, e que appellando ou agravando para o Juizo dos Feitos da Fazenda, as suas sentenças lá eram sempre confirmadas; muito mais depois do officio de Guarda mór do lastro ~~ser do~~ Visconde de Santarem, homem todo poderoso, a quem todos os magistrados tributavaõ o maior respeito para o terem por seu protector.

Hora na nova ordem das coisas parece que similhante officio com similhantes attribuições, e emolumentos em deterioramento do Commercio, e da industria, he inconstitucional, e deveria ser logo abolido passando a inspecção dos lastros, na parte que lhe pertencia, ao Capitão do porto, e á Camara da Cidade, quando esta estiver constitucionalmente regulada como deve ser.

(f) O passaporte he dado na Secretaria d'Estado respectiva, e os navios nacionaes pagaõ pelo passaporte 6\$400; o mais he de emolumentos do Porteiro da Secretaria. Os navios estrangeiros pagaõ de lá hirem os seus passaportes 9\$600 réis, e 640 para o Porteiro, o que prefaz 10\$240 réis, que são pagos, ha poucos annos a esta parte, por arbitrio dos officiaes da Secretaria e em seu beneficio, sem que ao Estado resulte d'ahi algum proveito, antes he oneroso para os estrangeiros, que não deverião alli pagar mais que os 600 réis, que pagavaõ antigamente, e obrigados a pagar direitos de tonelage na mesma proporção, que os nacionaes pagaõ lá nos seus paizes. Bem se vê que isto cedia em utilidade do Erario, e da navegação nacional.

(g) Este registo se paga na Secretaria do General da Provincia, não sei para quem, nem por que motivo, e de que isso serve: quanto a mim

he só estorvõ ao Commercio, menos pela insignificante quantia do emolumento, do que pelo embaraço que causa no expediente do despacho.

(b) As cartas de saude se dão, e se pagão presentemente na commissão da saude, onde são assignadas pelos vogaes da mesma commissão; e antigamente o eraõ pelo Provedor mór da saude, que era sempre hum dos Desembargadores do Senado, e recebia de emolumentos 60 réis para elle, e 60 réis para o seu Escrivão. Agora se paga pelo mesmo preço de 120 réis, dos quaes 60 réis são para o mesmo Escrivão, que serve de Secretario da commissão, e 60 réis ficaõ no cofre, ou devem lá ficar para despesas da mesma commissão: parece-me que para supprir estas despesas, que são de alguma monta, e para as quaes não ha rendimento estabelecido, se deveria levar por estas cartas de saude 40000 réis a todos os navios nacionaes e estrangeiros de maior lote; mas as embarcações costeiras, ou de cabotage nos portos dos Reinos de Portugal e Algarve, se lhes dariaõ por 800 réis; e as de 40 toneladas dalli para baixo a 120 réis como ate aqui; e este rendimento seria de muita monta; porque me parece, que se assinaõ no anno mais de duas mil cartas de saude.

O Escrivão da commissão da saude, que serve de Secretario da mesma commissão, que he quem entrega as cartas de saude ás partes, que as requerem, pertende abusivamente que os commandantes das embarcações vão pessoalmente pedir-lhe a carta, e que estes lhe apresentem a matricula da sua tripulação: elle não deve pertender taes cousas, que não lhe pertencem; deve entregar as cartas a quem lhas pedir, e não ingerir-se a exigir o que não he da sua competencia. 1.º Porque o seu dever he encher a carta segundo se lhe pede; porque se mencionar gente de mais ou de menos, ou nomes errados, o perigo he do commandante da embarcação pelas duvidas, que soffreria nas Juntas da Saude, onde fosse obrigado a apresentalla; e por tanto he aos commandantes que importa muito mandar as suas minutas exactas para evitar taes prejuisos. 2.º As embarcações costeiras, e de cabotagem não tem matriculas, e por isso lhas não deve pedir, fazendo dependencia sempre odiosa em todos os casos, e muito particularmente ao Commercio, que não deve soffrer estorvos da parte dos empregados, quando não tem, nem motivo, nem authoridade para os fazer.

(i) Os lotadores recebem esse emolumento, 120 réis para elles, e 120 réis para a gente do escaler da Junta do Commercio. Se estes emolumentos são devidos (o que não creio) deveriaõ ser pagos na Meza dos Farões juntamente com os mais, que lá se pagaõ.

(Im) Esta conferencia antigamente era feita pelo Guarda mór da Alfandega; mas tendo o Administrador Manoel da Costa Ferreira criado hum lugar na meza da estiva para Antonio Amancio Ramos Caldeira, este se ingerio nesta conferencia, e causa longas demoras, e faz dependencias ás partes, do que se segue prejuizo ao Commercio; o que se deve evitar pondo as cousas no antigo estado. A certidão serve para se apresentar na Meza do Marco no Senado, e de nada mais do que para lá lhe fazer a conta arbitraria, que acima já mencionei, para pagamento do direito do marco; o que tudo se evitava, ordenando-se que o direito fosse pago pelo bilhete dos lotadores dos farões, que são homens examinados e ajuramentados pelo Tribunal da Junta do Commercio.

(n) Esta matricula feita na Junta do Commercio, não sei de que serve: he sómente para hum estorvo ao Commercio, e para fazer pagar hum emolumento de 300 réis, quando o Capitão apresentando a relação da sua equipagem assignada por elle, e seus Officiaes, e proprietario do navio ou correspondente, deveria bastar.

(o) Esta segunda matricula se faz na Policia, e he huma segunda alcavala de 200 réis para a navegação nacional, que serve ainda de mais estorvo do que a primeira, na Junta do Commercio; ambas levão muito tempo a fazer; cauza delongas nos despachos, e no fim não tem absolutamente objecto de utilidade para a Nação; e era hum grande benefício feito á navegação, o abolir ambas.

(p) Este emolumento se paga na Torre de Belém a hum empregado, que alli se acha posto pela Policia, para examinar as matriculas que nunca vê, por isso que não tem titulo para exigir emolumento nenhum; mas as partes lho dão para elle se prestar logo ao seu despacho, sem lhes fazer embarasso, nem causar demora. Os nacionaes dão mais, por isso mesmo que estão na immediata dependencia, para lhes não causar delongas; e os estrangeiros dão (como se vê) menos, porque são estrangeiros, e tem os seus visconsules para os defender, o que não pôde fazer o pobre despachante Portuguez; por tanto as duas matriculas, na Junta do Commercio, e na Policia, e a visita do empregado da Policia em Belém, são verdadeiros estorvos á navegação nacional, e não servem de outra cousa; não tendo objecto algum de utilidade, e era por isso bem proveitoso aliviar a navegação d'essas alcavalas.

(q) Estes emolumentos pagos na Torre de Belém são repartidos (Deos sabe como); mas exigem-se com este destino na forma seguinte:

Para o Governador	Rs. 1000	Para o Cabo	Rs. 100	} Rs. 40320
Para o Tenente Rei	800	Para os Soldados	150	
Para o Ajudante	400	Para os remadores	100	
Para o Secretario	400	Para Capellão	120	
Para o sargento de destam. ^{to}	150	Para o Escrivão	480	

Os Estrangeiros pagão menos 480 rs., não sei qual he a razão, ou se he porque me informáram mal.

O lugar de Governador da Torre he daquelles lugares, a que os Inglezes chamaõ com muita propriedade, *sine cure*, derivado do latim, *sine cura*; e por tanto seria proveitoso ao Estado, e á navegação abolir-se.

(r) He o trabalho que os nacionaes pagão a hum homem, que tem practica dos despachos dos navios por todas essas diferentes estações, que he necessario correr, e saber procurar; porque he hum nunca acabar, e só por ter de continuo essa practica, e ter dois e mais a hum tempo, he que o pôde fazer por semelhante preço. Os estrangeiros tem os seus visconsules nomeados pelos consules, que trataõ seus despachos; humas Nações lhe pagão a 300, outras mais; mas se todos os direitos do porto, debaixo de qualquer denominação que fosse, como marco, Farões, tonelage, ancorage &c. se pagassem na Thesouraria geral da Alfandega, e não

houvessem essas matriculas, e todos esses emolumentos em tantas diversas estações, então em menos de hum quarto de hora se faria o despacho de hum navio, e os Capitães ou os donos os fariam elles mesmos, e não seria necessario ter Despachantes para isso.

(s) Este direito, dizem-me, pertence á casa do Conde de Rezende, e que he em Lisboa, e nos portos todos de Portugal ao sul de Lisboa; não me souberão informar, por que titulo lhe pertence, sómente me disserão, que o Conde o traz arrendado por huma quantia annual, que lhe paga o rendeiro, que faz a cobrança.

(t) Esta Visita da Saude pagaõ todos os navios, quando entraõ; os estrangeiros são 40280 réis, e os nacionaes 30200 réis ou 30600, tudo he para emolumentos, que se repartem pelo Guarda mór da Saude de Belem, seu Escrivã, o Guarda Bandeira, o interprete, o escaler & &c. Estes emolumentos são menores para os nacionaes, por isso que não tem interprete. Parece que estes deverião ser exemptos de todos os ditos emolumentos, pagando ao sahir pela carta de Saude a quantia de 40000 réis, como apontei na nota (h); com este rendimento se estabelecerião ordenados ao Guarda mór, Escrivã, e mais empregados de Belem, para não terem que exigir emolumentos das embarcações nacionaes, quer ficassem ou não impedidas. Isto seria muito util á navegação nacional, para assim se evitarem os estorvos, que desses emolumentos se lhe seguem; porque pondo aquelles, se augmentaõ estes.

N. B He necessario observar que no sobredito mappa comparativo N.º 1. do despacho de hum navio Portugez, fiz a ommissaõ de mencionar os 30600 réis da Visita da Saude ao entrar do navio, o que faz que a differença em desfavor da Bandeira nacional, he maior: em lugar de ser de 340820 réis, vem a ser de 380420 réis, aliás em lugar de 40 por cento, vem a ser de 47 por cento; isto quando em todo o caso deveria ser mais favorecida do que a estrangeira.

Agora para comprovar tudo quanto tenho dito nestas minhas reflexões, e mostrar quanto o Systema de Administração he differente em França a respeito da navegação, do que aquelle que aqui nos rege nos Reinos-Unidos, se tanto he que se possa chamar Systema ao que temos tido até aqui; vou pois a expor o modo, por que a navegação Franceza he protegida em França, por informações que tenho recebido do meu sobrinho Bernardo Daupias, que ha sete annos tem sido Consul Geral dos nossos Reinos-Unidos em Paris.

MAPPAS COMPARATIVOS N.º 6. e 7.

Navios de 200 toneladas vindo de portos estrangeiros a portos de França

Navios Nacionais (Françeses.)

(a) Direito de tonelada Frs.	0,, 0
(b) Expedição . . . „	6,,
(c) Quitação (recibo) „	50
(d) Licenças para descarregar (suppondo serem necessarias 20) a 50 C. ^{mos} „	10,,
(e) Passaporte . . . „	6,,
	Fr. 22,, 50
(f) Decimaes addicionaes „	2,, 25
(g) Selo „	30
Em total pagaõ. . . Frs.	25,, 05

Ao cambio do par a 480
rs. por 3 Frs. . . Rs. 40008

(a) Os Navios Nacionais (Françeses) vindo de portos estrangeiros, das pescarias ou do corso, não pagaõ os direitos de tonelada; mas vindo de hum porto, ou de hum colonia ou estabelecimento Francez, entã pagaõ de 15 até 30 centimos por tonelada, segundo o porto da sahida, e da chegada.

(b) Este direito (naõ he emolumento) paga-se como segue

Os Navios de 30 a 150 toneladas pagaõ 2 Frs.	2,,
Os de 150 a 300 toneladas	6,,
Os da maior lotaçã do que 300 toneladas . . . „	15,,

(c)

Navios Estrangeiras.

(1) Direitos de toneladas	2 2,, 50 Frs.	500,,
(2) Expediçã . . . „		18,,
(3) Quitaçã (ou recibo) „		1,,
(4) Licenças para descarregar (supondo ser necessarias 20) . . . „		20,,
(5) Passaporte . . . „		1,,
	Fr.	540,,
(6) Decimaes addicionaes „		54,,
(7) Selo „		30
	Fr.	594,, 30

(8) meios direitos de tonelada . . Frs. 250,,

(9) Decimaes addicionaes. „	25,,
(10) Selo . „	30,,
Pagaõ por total	Fr. 869,, 60

Ao cambio do par de 480 por 3 frs. . Rs. 1390136
Paga o navio Francez somente 40008

Saldo a favor da navegaçã nacional . Rs. 1350128

(1) Os navios estrangeiros pagaõ, como se ve, 2 fr. 50 C.^{mos} por toneleda, aliã rs. 400.

Por Alvará de 31 de Julho de 1816 saõ exemptos deste direito os navios estrangeiros, que chegaõ em lastro para tomarem carga de sal nos-

(c) He direito e não emolumento, vem a ser a declaração de ter pago os direitos.

(d) Não se póde carregar ou descarregar fazendas nos navios sem licença por escrito dos propostos da Alfandega (he direito e não emolumento) centimos 50, aliás 80 is. cada húma.

(e) Da-se ao capitão para poder navegar no mar de tal porto para tal outro, e nelle se pede a todos os Soberanos, Estados amigos e aliados da França de o deixar livremente passar com segurança, sem o estorvar nem o empedirem, prestando-lhe pelo contrario todo o favor, soccorro e assistência em toda a parte, e onde for necessario. Da-se pelo ministro das finanças, e se expedem pela Secretaria geral da direcção das Alfandegas, e se regista e entrega na Alfandega do porto, aonde está, e donde sahe o navio. Paga-se por elle Frs. 6, aliás Rs. 960 por todos os navios de lotação de mais de 30 toneladas, Os desta lotação, e de 30 toneladas para baixo são pagão 3 Frs. aliás Rs. 480.

(f) Este direito he huma contribuição de guerra, he a decima mais que se paga em addição a todos os impostos e direitos estabelecidos, e que ainda se não tirou, pelas necessidades do Thezouro não o terem permitido; mas que se tem prometido se abolirá com brevidade.

(g) He o direiro de selo. (timbre) Sobre o passaporte, são 30 centecimos de franco, aliás Rs. 48.

N. B. Diz Mr. M. Devaux na sua excellente obra intitulada Codigo arrazoado da Navegação, nas suas Relações com as Alfandegas 1807, e no Supplemento de 1818 pagina 105, Secção III.

Direi-

nos portos de mediterraneo... Aqui relatarei o texto da lei por inteiro para governo, porque merece ser conhecida pelo Soberano Congresso para a tomar em consideração.

Diz S. Magestade "pelo que nos", foi representado sobre o direito de tonelada, sobre os navios estrangeiros sei hum obstaculo á exportação dos productos das marinhãs de Cete, e de Bayona, na. Visto a informação do nosso Ministro Secretario de Estado das finanças, nosso conselho de Estado tendo sido ouvido; Temos ordenado, e ordenamos o seguinte:

Artigo 1.º Os navios vindo em lastro, seja do estrangeiro ou de Marselha, para carregar sal nos portos de Cete, Agde, e outros portos, serão exemptos dos direitos de tonelada, a condição que as suas carregações serão unicamente compostas de sal. No caso de não completarem a sua carregação com sal, serão sujeitos a pagarem o direito de tonelada por tudo quanto da sua lotação ficar por completar.

Artigo 2.º Nosso Ministro Secretario de Estado das finanças fica encarregado &c. &c.

Eu acho esta lei muito bem entendida para promover a extracção dos saes; e me parece que o nosso Soberano Congresso a deveria adoptar, pelo que nos diz respeito, exemptando os navios estrangeiros, que viessem carregar sal, e mesmo fruta, de qualquer Direito de porto; como de tonelada, e de Farões &c. &c.

(2) Este direito (não he emolumento), os navios estrangeiros pagão Frs. 18, aliás Rs. 2880, se são de lotação de 200 toneladas e de menos; e Frs. 36, aliás Rs. 5760, se são de lotação maior.

.. (3)

Direitos de Navegação.

„ A Percepção dos Direitos de Navegação foi dada á Administração das Alfandegas, por lei de 30 de Dezembro de 1792. Esta medida remediou os inconvenientes, que resultavaõ de todas as variações, fosse na totalidade do direito, fosse no modo de se perceber; e os Capitães dos navios de commercio tiveram a vantagem de pagarem aos mesmos agentes os direitos das Alfandegas, e os da Navegação. Antes eraõ direitos de fretes, fogos, faróes, tonelage, boias, signaes, ancoradoiro, lastros &c. &c. ultimos restos dos direitos feudaes, que sómente pelos nomes designavaõ a barbaridade da sua origem. A Lei de 27 Vendemaire supprimio sabiamente todos esses direitos, e em seu lugar estabeleceu hum só direito uniforme, imposto sobre a capacidade dos navios, sobre o numero de toneladas que contém; a este direito accrescentou os gastos de expedição &c. tambem uniforme e determinado no mesmo principio.

(3) He direito, e naõ emolumento, vem a ser como disse na minha nota (c) em frente, com a differença, que os navios estrangeiros pagaõ dobrado 1 f. aliás Rs. 160.

(4) Como disse na minha nota em frente (d), com a differença que os navios estrangeiros pagaõ dobrado por cada licença 1 f. aliás 160 rs.

(5) Nenhum navio Estrangeiro póde sair para o mar sem hum passaporte d'Alfandega, pelo qual prove que sahia de hum porto de França, e alli pagou todos os direitos de navegação.

(6) Este direito he o que já disse na minha nota em frente (f), a ella me refiro.

(7) O mesmo que a nota (g) em frente.

(8) O producto destes meios direitos foi na sua origem estabelecido para ser exclusivamente applicado ás despesas de reparações, e entretenimento dos portos, aonde saõ percebidos; saõ percebidos da mesma maneira como o direito inteiro pela Alfandega.

(9) Como da nota em frente (f)

(10) Como da nota em frente (g).

N. B. Quem quizer maiores detalhes procure a obra, que aponto de Mr. Devaux que he excellente, e que se faz recommendavel, e me servio para estas notas: mereceria ser traduzida em Portuguez.

O Verdadeiro Amigo da Nação

Diogo Ratton.