

« para exploração d'empresas industriaes de
 « qualquer natureza que sejam. » - O processo
 administrativo para liquidar a contri-
 buição de registo tem uma forma espe-
 cial, corre nas repartições de farenza, e
 as duvidas e contestações que n'esse proces-
 so se levantam são decididas e julgadas
 pelas auctoridades e tribunaes competen-
 tes. En'esse processo e perante esses funciona-
 rios e tribunaes que fore da Silva Santos,
 da cidade do Porto, deve allegar e requerer,
 e não no ministerio das obras publicas,
 que não liquida impostos, nem tem com-
 petencia para resolver os recursos inter-
 postos contra essa liquidação. Portanto o
 referido fore da Silva Santos deve requerer
 pelos meios legais a quem compete, nos ter-
 mos das leis e regulamentos vigentes so-
 bre a contribuição de registo. = Deus Favour
 de etc. = Antonio Cardoso Brulho.

1880 N.º 323 Acção da reclamação apresentada
 e 351. pelo capitão do vapor Chamois, que
 transportou para a provincia de
 Alagoas os barcos destinados
 a navegação do Hamburgo.

J. Ill.º e Ex.º Srs. = O relatorio da 3.ª Reparti-
 ção da Direcção geral do Ultramar é clarissi-
 mo e exacto na exposição e apreciação dos factos
 sobre a reclamação do capitão do Vapor « Cha-
 mois », afretado para levar a Alagoas
 os barcos destinados a navegação do Ham-
 burgo; por isso direi só qual a legislação appli-
 cavel, e qual o parecer da Conferencia dos

finaes da lavoura. — I — O código commercial al dispõe o seguinte no art.º 1543: — « Afre-
tando-se n'este reino ou dominios na-
« vios estrangeiros, os seus capitães e os na-
« vios ficam sujeitos ás disposições do pre-
« sente código. — « As mesmas disposi-
« ções regularão e obrigarão os capitães
« no que respeitar a descarga, e a qual-
« quer acto exigível n'este reino e domi-
« nios, se o fretamento tiver lugar no ex-
« trangeiro. » — O vapor "Chamois" foi
afretado em Londres por um agente
do governo portuguez para tomar
carga em Cardiff e em La Seyne, e le-
valla a Mocimbigue. Verifica-se a se-
gunda hypothese do art.º 1543; e por
isso a natureza e effeitos do contracto
de fretamento, os direitos e obrigações
relativas á descarga e a qualquer acto
exigível n'este reino e dominios, são re-
gulados pelas disposições do código
commercial portuguez. O art.º 1500
do citado código diz: que a carta-
partida deve enunciar: — ... 4.º o lo-
« gar e tempo convindo para carga e
« descarga; — ... 7.º a indemnisação com-
« vinda em caso de retardamento. »
E o art.º 1502 dispõe: que não se achando
estipulada a estadia ou tempo de
carga e descarga, uma e outra se
deverão fazer no reino e colonias no
espaço de 15 dias de trabalho conse-
cutivos, depois que o capitão decla-
rar que está prompto a tomar car-
ga ou descarregar. Na carta-partida

do "Charanis" estipulou-se para tomar car-
ga o prazo de 10 dias; e alem d'estes mais
outros 10, sendo preciso, mas mediante o
o pagamento de 30 libras por dia, pa-
gas dia a dia. Para a descarga não ha
prazo fixado. As palavras do contra-
cto são estas: "... a totalidade da carga
"será recebida em embarcações que venhão
"a bordo em clocambigue, tão depressa
"quanto a vapor possa desembarcar. "
na parte impressa da carta-partido, e no
destinado á fixação do prazo para car-
ga e descarga, foram riscados as palavras
"and discharging": e parece que para as
substituir é que na parte manuscrita
se escreveu, quanto á descarga, a clausula
que transcrevi. Temos pois no contracto:
para o acto de carregar, - prazo certo; e para
o acto de descarregar, - uma clausula vaga
e indeterminada. Significa esta clausula,
que o afretador se obrigou unicamente
a empregar toda a sua diligencia e acti-
vidade para a descarga ser feita no me-
nor espaço de tempo possível, e que o fre-
tador unicamente tem direito a ser in-
dennizado, provando que o afretador
nem foi diligente, nem activo, nem empre-
gou todos os meios de que podia dispor
para o descarregamento se effectuar no
mais curto prazo? O processo não offere-
ce elementos para resolver esta duvida.
Houve de certo navios que moveram os
outorgantes a deixar indeterminado e
no vago o tempo para a descarga, tendo
fixado prazo para a carga e estipulado

L. Maffei

a indemnização, se esse prazo fosse excedido. O conhecimento d'essas razões esclarecer-nos-hia sobre a intenção dos contrahentes e guiar-nos-hia na interpretação do contracto. Mas o agente do governo, que afretou em Londres o vapor "Chamois", não communi-
cou os motivos que houve para regular
diferentemente a execução dos dois actos
mais importantes do fretamento. Fal-
tando-nos este subsidio, devemos inter-
pretar o contracto pelas suas clausulas,
segundo os principios de direito, e con-
forme aos preceitos da lei. Dois prin-
cipios, ou mais exactamente, dois pre-
ceitos legais dominam a questão que nos
occupa: - 1.º Afretando-se um na-
vio em pair estrangeiro, a descarga e
quaesquer actos exigiveis em Portu-
gal e seus domínios regulam-se pelas
disposições do código commercial por-
tuguez (art.º 1543). - 2.º Não se acham-
do estipulador na carta-partida a
estallia, a carga e a descarga deve ca-
da uma ser feita, no reino e colonias,
no espaço de 15 dias de trabalho
consecutivos (art.º 1502, citado código).
Na carta-partida do vapor "Chamois"
estipulou a estallia, ordinaria e extra-
ordinaria para o acto de carregar; não se es-
tipulou para o acto de descarregar. A clau-
sula acima transcripta, que parece desti-
nada a substituir a fixação de prazo, e de
tal modo vaga, que difficilmente se pode
deduzir dos seus termos, sem perigo d'er-
rar e fazer damno a alguma das partes,

os direitos e obrigações convenienciados. Diz o art.º 254 do código commercial: que a boa fé deduzida da vontade das contra-
hentes, deve prevalecer sempre, na interpre-
tação das convenções mercantis, no rigo-
roso e stricto significado das palavras,
sem se admittirem intelligencias cavil-
losas e contrarias ao verdadeiro espirito
do contracto. Não seria de boa fé, e seria
contrario ao verdadeiro espirito do contra-
cto, - sustentar ou que o capitão do vapor
"thamois" ficava, por aquella clausula,
obrigado a demora com que os agentes
da auctoridade portugueza procedessem
no desembarquement; ou que a diligencia,
actividade e recursos das nossas aucto-
ridades ficaram sujeitas a apreciação e
determinação d'aquelle capitão. - "Tão
depressa quanto o vapor possa desem-
barcar" não designa tempo nenhum. E
reduzir esta clausula a numero certo de di-
as não é direito exclusivo do fretador
nem do afretador, mas de ambos se qui-
serem definit-o em accordo supplemen-
tar, e não querendo, é preceito da lei e fun-
ção dos tribunaes. Diz o código commer-
cial no art.º 259: - que "committendo-se
"na redacção do contracto clausulas necessa-
"rias a sua execução, não se accordando
"as partes na explicação da sua vontade,
"presume-se haver-se sujeito ao que é
"d'uso e pratica em taes casos no lugar
"da execução do contracto." Na Carta-
partida falta uma clausula necessaria
para a sua execução. As partes não estão

174
d'accordo na explicação da sua vontade. Teriámos pois de recorrer ao que é d'uro e pratica em Portugal e seus domínios, se não houvesse a lei expressa, que cite e transcrevi e que supprime a omissão do contracto e o desaccordo dos interessados. É esta a legislação e o direito applicavel. Vejamos quaes foram os factos. - O vapor "Chamois" chegou a Ilhacambique no dia 4 de dezembro de 1849 e entrou no quadro da alfandega no dia seguinte. A descarga começou no dia 6 e terminou no dia 24. Suppondo que o capitão declarou estar prompto para começar a descarga no dia 5 e contando este dia, temos o espaço de 20 dias desde o principio até ao fim da operação. Neste espaço comprehendem-se 3 domingos (7, 14 e 21) e um dia santo (o dia 8 de dezembro). Descontando estes 4 dias, que não são de trabalho, ficam 16 dias uteis. É esta igualmente a conta que o Capitão do "Chamois" faz na sua carta de 24 de dezembro de 1849 (Documento n.º 5) Diz elle: que a descarga começou no dia 6 e acabou no dia 24; - e que, attendendo aos fortes ventos do Nordeste, aos domingos e ao dia santo, e reconhecendo que o governador empregou todos os meios para abreviar o descarregamento, aceita como excesso o espaço de 6 dias, e a indemnisação d'esta demora reduzir a sua reclamação. Esta carta é um documento importante, porque implicitamente n'elle se reconhece que no prazo se conta só os dias de trabalho; e ex-

placitamente se desconta os 3 domingos, e o dia que os catholicos guardamos como dia santificado. A divergencia portanto consiste em saber: se houve demora, e qual foi. O capitao entende que para a descarga se fixou o mesmo prazo de 10 dias que foi convencionado para a carga, e por isso sustenta que houve a demora de 6 dias. Mas nós já vimos que na carta-partida, na parte destinada á estipulação da estadia ou tempo de carga e de descarga se viscaram as palavras "and discharging", ficando a clausula assim formulada: "Ten working days are to be allowed the said Merchant... for loading.... the said Ship at Cardiff and La Seyne." - É clarissimo. Fixou-se unicamente o prazo para a carga; e para accretuar mais a intenção dos contrahentes, acrescentou-se em manuscrito "at Cardiff and La Seyne" que eram os portos onde o vapor devia tomar a carga, e não se mencionou o local aonde que era o porto do destino. Parece-me incontestavel: que o contrato foi omisso na estipulação da estadia para a descarga; - que se verifica a hypothese prevista no citado art.º 1502 do código commercial; - e por isso que o prazo é de 15 dias de trabalho consecutivos. Nestes termos, tendo-se gasto 16 dias na descarga, houve só o excesso de um dia, e em rigor unicamente se deve indemnisação por este excesso. O damno da demora em carregar foi avaliado pelos contrahentes em 30 libras por dia. Esta deve ser também a quantia paga por dia de demora

em descarregar. Se os interessados queriam
maior ou menor indemnisação que a dices-
sem. No silencio do contracto e da lei, clau-
sulas d'esta natureza interpretam-se a
favor do devedor, e contra quem tinha
interesse na clausula da convenção. — II —
Exposto o direito e apontadas as leis que
regulam a materia, resta chamar a at-
tenção do governo para o officio do 1.º Te-
nente, Fonseca Var, de 3 de marco d'este
anno, e para os documentos que o acom-
panham. — Aquelle official foi quem por
parte do governo portuguez ajustou o
ajustamento e assignou o contracto.
Dir elle: que fôra auctorisado a tractar
da reclamação dos proprietarios do
vapor "Chamois" pela demora exces-
siva em collocambique; que logo na
primeira conferencia se confirmára
no seu espirito, com provas escriptas
inconcussas, a convicção, que ali já
tinha, da justiça da reclamação; —
que não deixou transparecer esta
convicção; que sempre disse não
ter instrucções para tractar do as-
sumpto; que fôra obtendo successivas
reduções na somma primitiva pe-
dida até chegar ao ultimo arranjo; —
que este arranjo pode ser approvado
ou regeitado, porque elle resolveu
sempre a acção superior. — Este ulti-
mo arranjo consta da carta que o 1.º
Tenente Var dirigiu aos interessados
em 1 de marco de 1880, na qual se lê o seguin-
te: "É inútil da minha parte entrar agora

mais uma vez nos argumentos do caso...;
mas se os Srs.^{es} Hickie, Barrman & Comp.
concordam em aceitar a somma inden-
da de 200 libras, como satisfacção da ma-
reclamacao, procurarei obter que esta
solução seja approvada pelo meu gover-
no. - Os Srs.^{es} Hickie, Barrman e Comp.
no mesmo dia 1 de março respondem:
"Embora nós de modo algum reconheça-
mos que a nossa reclamacao nao seja
perfeitamente justificada, com o fim de
resolver a questao amigavelmente, con-
cordamos em reduzir essa reclamacao a
4 dias a £ 30 por dia, isto é, £ 240. Isto
é sem prejudicar a questao e na esperan-
ca de que assim chegaremos a um pro-
prio accordo." - No processo nao está o of-
ficio que auctorizou o Tenente Vár a tra-
tar d'esta pendencia, e nao sei quaes fo-
ram os termos d'essa auctorisacao. O Te-
nente Vár nao diz que raões o convenceram
da justica da reclamacao, nem explica que
provas escriptas inconcussas viu e que con-
firmaram no seu espirito aquella convic-
cao. E o ultimo arranjo reduzir-se a uma
proposta de 200 libras, feita pelo Tenente
Vár e regeitada pelos proprietarios do "tha-
mois", e com a reserva explicita que a ques-
tao ficava para se decidir por outro mo-
do, se nao fosse resolvida amigavelmen-
te pelo pagamento de £ 240. Estas nego-
ciacoes, embora o Tenente Vár lhes dissesse o
caracter de particulares e officiosas, tem
importancia, e devem ser tomadas em con-
sideracao, visto que se tracta d'uma pen-

1
dencia com estrangeiros. O negociador por-
tuguez não previu as consequencias da fal-
ta de prazo certo para a descarga em elo-
cambique, e acceptou e assignou o contracto
com essa omissão. O mesmo negociador
dir agora: que a demora foi excessiva, e
que os fretadores reclamam com justiça.
As auctoridades portuguezas não poden-
do acreditar na omissão d'uma clau-
sula importante, suspeitaram que era
erro de copia. E sob a impressão d'esta
suspeita, e esquecendo a lei do seu paiz,
e os principios de direito applicaveis,
contra-protestaram o protesto do capi-
tão inglez com argumentos que expli-
cam e podem equitativamente justi-
ficar a demora, mas argumentos que
não se deduzem das clausulas do con-
tracto, nem da sua interpretação, nem
são baseadas nos preceitos da lei. Pe-
la sua parte os proprietarios do vapor
consentem que na carta-partida se
supprimam palavras essenciaes pa-
ra ser applicavel á descarga o mesmo
prazo estipulado para a carga; sujei-
tam-se ás consequencias d'esta sup-
pressão; e esquecendo a lei do paiz
aonde deviam descarregar, as leis e
estyllos que em todos os paizes regulam
como entre nos, os contractos de freta-
mento, arrogam-se um direito que não
estabeleceram no contracto e que não
se funda nas leis nem na jurispru-
dencia. Mais ainda: pretendem in-
demnisação por dez dias de demora, com-

tando n'elles 3 domingos que os ingleses
 respeitam em tudo e sempre pela sua re-
 ligião e um dia sancto que nós respeitamos
 pela nossa. E note-se que o capitão
 do "Charnois", representante dos proprie-
 tarios, no documento acima referido, ac-
 ceita a deducção dos tres domingos e do
 dia sancto, e reduce a reclamação a 6 dias
 d'excesso. Estas considerações tem unica-
 mente por fim informar o governo de
 todas as circumstancias da questão para
 ser resolvida nos termos de direito como
 for mais conveniente aos interesses pu-
 blicos. — III — Em conclusão: 1.º Os direi-
 tos e obrigações do fretador e do afretador do
 vapor "Charnois" regulam-se pela carta-
 partida, e pela lei commercial portugueza
 em todos os actos e requireris em Portugal
 e seus dominios. 2.º Não tendo sido fixada
 na Carta-partida a estadia ou tempo de des-
 carga em illocambique, devia o vapor ser
 descarregado no espaço de 15 dias de tra-
 balho consecutivos. 3.º Tendo-se gasto na des-
 carga 16 dias uteis de trabalho, houve de-
 mora de um dia, que o governo deve in-
 demnizar pagando ao fretador a quantia
 de 30 libras. É este o parecer unanime da
 conferencia dos fiscaes da Coroa e fazenda
 Dous Guardes etc. = Antonio Cardoso Avelino.

1880 N.º 932 Pequerrimento da Comp.ª de cultura e com.^{cio}
 Novembro do opio em illocambique pedindo a isenção
 12 de direitos de entrada da mercaderia em ouro e prata
 Fazenda
 f. f. f. mo e mo f. f. = A conferencia dos fiscaes da