

# CODIGO COMMERCIAL

## PORTUGUEZ

SEGUIDO DE UM APPENDICE

QUE

CONTÉM A LEGISLAÇÃO QUE TEM ALTERADO ALGUNS DE SEUS ARTIGOS

PUBLICADA ATE AO FIM DO ANNO DE 1878

*Bernardo Augusto de Castro*  
*1878*



COIMBRA

IMPRESSA DA UNIVERSIDADE

1879

A  
SUA MAJESTADE IMPERIAL

O SENHOR

D. PEDRO

DUQUE DE BRAGANÇA

Póde a Imprensa da Universidade imprimir a Legislação antiga e moderna, e os livros adoptados para os usos academicos —  
(*Alv. de 17 de nov. de 1772, — Alv. de 16 de dez. de 1773, — Alv. de 22 de març. de 1781, § 4, Resol. de 2 de set. de 1786, — C. L. de 28 de ag. de 1772, (Est. da Univ., liv. 1.º, tit. 6, cap. 1.º, §§ 12 e 13, etc.)*)

*SENHOR! — Compilar e redigir um código qualquer é sem-dúvida a mais ardua tarefa do juriconsulto, e só bem avaliada por quem ousar emprehendê-la. A sua difficuldade cresce na razão do progresso da obra, e ao acabal-a milhões de escrupulos lhe desconcertam quanto a esperança lhe houvera aformoseado.*

*Só uma íntima convicção de necessidade e utilidade da empresa póde afoutal-o para se arrojar por cima d'um precipício, de que poucos, se alguns, têm escapado. Tracta-se de legislar, isto é, tracta-se de tocar nos interesses de todos; e é impossivel agradur a todos. Se em abstracto é sempre possivel o ser justo, ha milhares de hypotheses, em que essa realidade é difficillima de alcançar. Quantas leis foram por seculos avaliadas justas, que são hoje reputadas barbaras? Os costumes fazem as leis, e, se elles mudam, as leis não podem permanecer immudaveis. Mas a nenhuma sociedade é dado existir sem leis; ou com leis incertas prosperar. Logo é do primeiro interesse d'uma sociedade qualquer ter um systema de leis: a bondade d'esse systema demonstrará a sua civilisação e a sua prosperidade.*

*Entre as muitas necessidades, que padece o nosso Portugal, não vai mui longe na lista a mingua d'um systema de legislação commercial. Todos a sentem, e, primeiro que todos, o corpo mercantil. Fomos já os primeiros marinheiros da idade, somos ainda topographicamente maritimos, e com as nossas antigas instituições do consulado perdeu-se a lei e o fóro, e nessa perda triumphou a ignorancia, a dessegurança e a incerteza, inimigos da prosperidade. Assim não é necessario ir longe buscar a grande causa da nossa decadencia, e hoje do nosso atrazo.*

*Por muitos annos tenho tido por idéa fixa — carece-se d'um código de commercio: compilemos este código: — mas a minha vida sempre tão trabalhada, quanto Vossa Magestade Imperial deve conhecer, baldava meus desejos, e desfallecia cada vez que intentava começar. — Veio o meu segundo exilio, e a minha boa fortuna me deu um irmão, que proveu á minha subsistencia, e assim me deixou vagar para o estudo. Se este aproveitou, a causa é elle: sem a sua amizade este trabalho não existiria. Eu devia nesta lo-*



gar deixar um testemunho á minha gratidão; omittil-o ou negal-o seria uma injuria, porque é obrigação o confessal-o.

Depois de lançar por vezes as primeiras linhas do meu edificio, por vezes desisti, porque me occorria que a falta de escriptos commerciaes em nossa linguagem, a falta de ensino do direito mercantil em nossas escholas tornaria a minha obra inutil por intelligivel. Era logo necessario que precedesse á obra um dictionario portuguez de direito commercial. Este emprehendi e completei. Foi este trabalho que me aplanou muito caminho na espinhosa tarefa, que enfim tenho terminado.

A novidade da materia, e mesmo da phrase, para a generalidade de nossos juriaconsultos, me obrigou a desviar-me na redacção da regra, mui geralmente recommendada, de não dar definições em leis, e de evitar doutrinas dispositivas, mais proprias d'um compendio ou d'um tractado, do que d'uma ordenação: e mais ainda porque, devendo andar este código nas mãos de todos os commerciantes, capitães e mestres de navios, e demais pessoas empregadas no commercio e trafico, deixal-os sem definições seria abandonal-os a uma ignorancia e confusão, sempre damnosa a seus interesses particulares, e d'ahi á somma d'elles, que é o interesse geral, que desejo promover. Pela mesma razão inseri por vezes asserções e doutrinas puramente dispositivas com intento determinado e positivo, porque este código tem de guiar juriaconsultos e jurados, e para estes cabe melhor a disposição intelligivel e plana, do que o preceito succinto e preciso, que interpreta, segue e executa o jurisperito affeito á phrase, e á sanção sêcca da lei, mas que embaraça o commerciante acostumado só á simplicidade da expressão, do contracto e do uso.

Na compilação d'este código tive á vista não só todos os códigos commerciaes que conheço, isto é, o da Prussia, de Flandres, da França, o projecto do código da Italia, o código da Hispanha, e as leis commerciaes da Inglaterra, e o direito da Escocia, mas tambem as ordenações da Russia, e quasi todas as muitas parciaes da Alemanha (graças aos trabalhos de Phooßen e Boucher), alem de todas essas collecções maritimas, preciosos monumentos da antiguidade escapados á fouce do tempo e golpes do despotismo.

Eu, assim como os compiladores dos referidos códigos, copiei com religião muitas vezes as proprias palavras d'esse milagre da antiguidade, que nenhum compilador, nenhum expositor, nenhum commentador, nenhum juiz, nenhum escriptor enfim, se atreveu a alterar ainda, a pesar das muitas e repetidas revoluções sociaes. Todos os modernos códigos se tocam quasi pela mesma phrase na identidade de preceitos; não porque se copiem, senão porque todos derivam da mesma fonte, e todos bebem nella com equal religião

e escrupulo, conservando as suas palavras sacramentaes. É tal a base de equidade e justiga, em que muitas das leis commerciaes se apoiam, que nenhuma ha mais antigas e mais permanentemente em força, nenhuma mais universalmente leis; de tal sorte, que nenhum dos códigos se pôde dizer de tal maneira privativo, que a maior parte das suas disposições não seja disposição universal. Os commerciantes formam uma nação composta de todas as nações: essa nação não poderia existir com leis que se encontrassem, e talvez a ellas se deva a mantença do tal qual equilibrio, que existe na generalidade das legislações civis de todo o mundo. A lei mercantil tem mão no alvedrio do despota, e corrige a sua ferocidade. Quem debellou as angarias e avaniaas, em outro tempo tão insupportaveis no oriente do Mediterraneo? É o commercio, como vehiculo da civilisação, quem de continuo amacia a barbaridade das instituições, que o arbitrio, o tempo, os interesses e as paixões alevantam contra a liberdade, a segurança e prosperidade do cidadão. Um código de commercio pois não deve de ser um pilar insignificante á mantença de uma constituição social livre, senão uma columna essencial á sua sustentação e perpetuidade.

Direi já o que é o código, cujo projecto tenho a honra de apresentar a Vossa Magestade Imperial.

Na ordem das materias adoptei o seguinte plano. Dividi o código de commercio em duas distinctas partes, segundo seu diverso objecto, a saber em commercio terrestre e commercio maritimo. Dividi a primeira parte em tres livros, comprehendendo a segunda num livro unico.

O 1.<sup>o</sup> livro da parte 1.<sup>a</sup> comprehende as pessoas do commercio, e as disposições geraes relativas á mercancia.

Em o 2.<sup>o</sup> livro tractei com mais amplitude do que em nenhum outro código commercial se acha tractado, das obrigações e contractos commerciaes, e modos por que se extinguem e dissolvem. Fiz assim mui acintemente para supprir de algum modo as faltas do nosso código civil actual. Como o direito commercial é direito de excepção, tornava-se necessario pôr a regra, e dahi a excepção, para evitar o absurdo de legislar excepção á regra imaginada ou incerta, ou enfim não existente; e para deixar ao mesmo tempo já prompto para o compilador do código civil o fio, por onde o nosso código deve necessariamente, em harmonia com aquelle, atar-se, unir-se e amalgamar-se num só inteiro corpo de legislação. Evitei mui de proposito quanto respecta ao criminal para que os compiladores do respectivo código obrassem com inteira liberdade na execução de seu plano; mas não deixei de mencionar expressamente os casos em que se carecia de legislação penal, para que nenhuma hypothese escapasse, e os códigos de futuro jogassem em harmonia.

No livro 3.º tracta-se da organização da fôrta commercial, das noções mercantis e suas provas, e da ordem do processo, e das quebras. Aqui a ninguém teve a pedir de empréstimo, salvo a nossas instituições existentes, e á practica pessoal forense, que tive como advogado.

Aqui abreviei e depurei o processo d'aquellas excrecencias no josas que o pejam, e que formam a justa queiza do litigante próbo: assegurei o meio do petitorio e da defeza, e na publicidade dos actos a justiça de todos.

Introduzi o jury especial qual me pareceu compativel com o nosso estado actual de Portugal, sem curar do que póde ou do que virá a ser, senão do que é, e do como esta instituição póde aproveitar e vigorar em nossa patria. Dahi segui a falar das quebras, não só do seu direito especial, senão do seu processo particular;—matéria sem duvida das mais espinhosas na jurisprudencia mercantil, e em que por isso os escriptores chamaram á discussão e classificação dos creditos nella concorrentes—labyrintho dos credores.—Aqui tomei dos codigos existentes, da nossa practica em Portugal, e da minha observação nos tribunaes de Paris e Londres, o que me pareceu necessario para não confundir a desgraça casual com a premeditação dolosa, e para segurar, quanto possível, os direitos dos credores. Para chegar neste caso a uma repartição justa, é necessario discriminar mui miudamente a diversa natureza dos differentes creditos, e a sua preferencia absoluta e relativa em todas as hypotheses imaginaveis.

É podemos talvez dizer com razão que em objecto de tanta monta nenhum codigo tocou ainda o gráu de perfeição, de que é talvez susceptivel: e dahi virá por ventura que esta essencialissima parte da publica administração é em todos os paizes mais ou menos imperfeita, mas sempre imperfeita.

Em Inglaterra era, e é tal, que fez necessitar a criação d'um tribunal inteiro e novo, igual a qualquer dos tres já existentes. Em França um dos mais abalizados commentadores de seu codigo, Dageville, parou diante da legislação das quebras, porque, disse elle, tinha certeza de que a sua legislação seria refundida, como necessitava.

As causas commerciaes são sem duvida d'aquellas que por sua natureza, na phrase do § 16.º do artigo 145 da Carta Constitucional, pertencem a juizes particulares: foi por tanto em virtude d'esta lei, que formei um juizo de causa particular, e separada do civil propriamente dicto. Nisto cumprí com esta lei, e segui a nossa antiga, que não só no nosso consulado de 1593 tinha o seu fóro, mas que depois d'elle sempre a teve em juizes especiaes, como no de India e Mina, ouvidoria d'alfandegu, juiz conservador do

commercio, juiz dos fallidos, casa dos seguros, juncta do commercio e admirantado. Tudo isto eram excepções e especialidades, cuja necessidade todas as nações commerciaes têm reconhecido: a Italia tem tribunaes de commercio, tem nos a França; e o special jury de Inglaterra não é outra cousa, e assim todas.

Considerarei o supremo tribunal de justiça creado na Carta um tribunal ordinario: portanto considerarei o recurso de revista como ordinario, de justiça, e não de graça como até aqui, porque o Desembargo do Paço era tribunal de graça. Então havia a anomalia de poder julgar um tribunal inferior o contrario do que o superior havia declarado; e assim combinei que o processo fosse effectivamente emendado por uma secção do mesmo tribunal que o mandava rever. D'esta maneira a revista é effectiva, e sem incoherencia: ha effectivamente as sós duas instancias da lei: e o tribunal supremo de justiça julga, como seu nome indica, e a sua secção commercial tem esta jurisdicção por virtude d'esta lei.

Na 2.ª parte comprehendí num livro unico toda a legislação relativa ao commercio marítimo, como ramo que póde fazer um systema á parte sobre si, e talvez elle mesmo um codigo independente, como por seculos passou entre muitas nações. É esta a porção de legislação, que os seculos nos transmittiram quasi intacta e é provada por todas as vicissitudes do tempo. Em todas as suas decições se acha uma equidade summa, uma pureza de justiça distributiva, que parece que nada póde expressar-se por outros termos, que não admitte sequer a substituição de palavras absolutas. Os usos e costumes do mar formam o manancial puro e perpetuo de todas as leis do commercio de mar, de todos os codigos do mundo marítimo; de tal sorte que, apesar de não ter comparação alguma o commercio de hoje com o commercio dos tempos passados, se tiveram inteira e completa alteração as combinações e transacções mercantis, a lei do mar ficou immutavel, e sobranceira a todas as transformações, e omnipresente ás occorrencias do dia. Dahi vem dizer Casaregis do celebre consulato del mare:— «Cæterum omnium fere gentium leges et consuetudines maritimas collectas videre licet in elegantissimo libro, qui vocatur consulatus maris:... in materiis maritimis tamquam universalis consuetudo habens vim legis, inviolabiliter attendenda apud omnes provincias et nationes — (Disc. 213, n.º 12).

Thl é a fonte, o arranjo, o methodo, a redução e o fim d'este trabalho. Nelle variei em algumas das opiniões que emiti em o meu dicionario, não só porque do novo estudo nascem combinações ás vezes novas, ás vezes diversas, mas porque num fui com a ousadia do escriptor, noutra com o escrupulo do legislador: estes officios são tão differentes, quanto é diversa a opinião e a lei.

Este trabalho pois venho offerecer a Vossa Magestade Imperial. A constituição Carolina, o Código Fernando, as ordenanças de Luiz XIV, o código Napoleão conservam ainda os nomes dos monarchas que os adoptaram, e não é esta das paginas menos nobres, que a historia guardou a seus nomes.

Como neste projecto não ha proposição, ou these, que não seja exposta, ou em lei, ou em jurisprudencia dos mais abalizados juriscultos, não receio muito de seus erros, e de suas consequencias na administração da justiça. No entanto elle encerra em mesmo o remedio a suas imperfeições, e o tempo, que tudo emenda e rectifica, completará a sua correção.

Digne-se pois Vossa Magestade Imperial aceitar este debil tributo de meu respeito ás virtudes de Vossa Magestade Imperial, e de consideravel nascido de puro amor da patria.

Deus guarde por muitos annos a Vossa Magestade Imperial, como os Portuguezes havemos mister.

Londres, em 8 de junho de 1833. — José Ferreira Borges.

José Ferreira Borges, do Conselho de Sua Magestade. Amigo. — Eu o DUQUE DE BRAGANÇA, REGENTE em nome da RAINHA, vos envio muito saudar. — Foi-Me representado pelos Ministros e Secretarios d'Estado de todas as Repartições do Ministerio, o projecto do Código Commercial portuguez, feito e organizado por vós, e que ha já mais tempo me havieis offerecido; e conformando-Me Eu com o voto e parecer dos mesmos Ministros sobre o merito e importancia de um trabalho, em que tanto se manifesta o bom fructo e aproveitamento de vossos talentos e uteis estudos, bem como o zelo que vos anima pelas cousas da patria: Houve por bem approvar o dicto projecto de Código Commercial portuguez, e ordenar, por decreto da data d'esta, que corresse, e se observasse por lei nestes reinos, e seus domínios. E Querendo dar-vos um publico testemunho do muito apreço, em que tenho o relevante serviço, que haveis feito á nação, na obra, que felizmente ultimastes: Houve outrosim por bem nomear-vos Supremo Magistrado do Commercio, e Juiz Presidente do Tribunal Commercial de segunda instancia, sem prejuizo de qualquer reconhecimento e galardão que as Côrtes vos hajam de decretar. O que Me pareceu comunicar-vos para vossa satisfação. Escripção no Palacio das Necessidades, em dezoito de setembro de mil oitocentos trinta e tres.

D. PEDRO, DUQUE DE BRAGANÇA. — José da Silva Carvalho.

# CODIGO COMMERCIAL PORTUGUEZ

## PARTE PRIMEIRA

### DO COMMERCIO TERRESTRE

#### LIVRO I

##### DAS PESSOAS DO COMMERCIO

###### Disposições gerais

###### ARTIGO I

1. O direito civil, não sendo contrario ou especialmente derogado pelo presente Código, applicavel aos negocios e materias commerciaes.

2. Toda a pessoa tem direito a exercer commercio em qualquer parte d'estes reinos e domínios, salvas as excepções do presente Código. *art. 145 do Reg. do Carta.*

###### ART. III

3. O exercicio d'este direito é regulado e garantido por disposições particulares.

###### ART. IV

4. Todavia, para que as operações, actos e obrigações activas e passivas de que exerce commercio sejam reguladas e protegidas pela lei commercial, é necessario que aquelle que intenta ser commerciante se matricule no tribunal do commercio de seu domicilio. *Art. 10, 11, 179, 208, 211*

5. O menor de vinte e cinco annos não pode obter matricula, salvo depois de emancipado. E só poderá emancipar-se tendo dezoito annos completos.

## ART. VI

6. Faz-se a matricula do commerciante no registro do commercio, apresentando o supplicante petição, que contenha: — 1.º seu nome e sobrenome; e sendo sociedade, os nomes e sobrenomes individuos que compõem a sociedade, e a firma adoptada; — 2.º a designação da qualidade do tráfico ou negocio; — 3.º o lugar ou domicilio do estabelecimento, ou escriptorio; — 4.º o nome do proposto, feitor ou empregado, que põe á testa do estabelecimento; — 5.º a cópia da circular que tem a dirigir.

## ART. VII

7. A inscripção na matricula será ordenada pelo tribunal de commercio sem emolumentos, achando por informação summaria que o supplicante goza do credito, probidade e sciencia, que caracterizam um commerciante da sua classe; e o tribunal fará publicar depois o seu nome na lista dos matriculados, a qual será remettida ao supremo magistrado do commercio, e por este communicada a todos os mais tribunaes commerciaes do reino.

## ART. VIII

8. O tribunal denegará a matricula, achando que o supplicante ou tem incapacidade legal, ou não é digno, salvo o recurso do requerente para o tribunal superior. *(hoje Matriculados)* Sa

## ART. IX

9. Toda a alteração que o commerciante fizer nas circumstancias especificadas no artigo VI será de novo levada ao conhecimento do tribunal com as mesmas solemnidades e resultados.

## ART. X

10. Considera-se o exercicio habitual de commercio, para todos os effeitos legais, desde a data da inscripção da matricula publicada na lista do tribunal, e circulares emitidas.

## TITULO I

## DOS COMMERCiantES, E SUAS ESPECIES

## SECCÃO I

## Dos commerciantes em geral

## ART. I

11. Toda a pessoa habil para contractar, inscripta na matricula do commercio, e que faz da mercancia profissão habitual, é commerciante.

## ART. II

12. Não é commerciante, no sentido de gozar das prerogativas

accordadas ao commercio, o que faz accidentalmente qualquer operação mercantil. Todavia as questões, emergentes d'essas operações eventuaes, são sujeitas ás leis e jurisdicção mercantil, sendo actos de commercio, seja menor ou maior qualquer dos contrahentes.

## ART. III

13. Toda a pessoa, que, segundo o direito civil, tem capacidade para contractar e obrigar-se, é habil para exercer o commercio. Aquelles, que segundo o mesmo direito se não obrigam por seus pactos e contractos, são igualmente inhabeis para celebrar obrigatoriamente actos de commercio, salvas as modificações seguintes.

## ART. IV

14. O maior de vinte e cinco annos, que com sciencia e sem opposição de seu pae alevanta uma empreza, ou estabelecimento commercial, presume-se por esse mesmo facto sahido do patrio poder.

## ART. V

15. Toda a pessoa solteira, maior de dezoito annos, pôde obrigatoriamente exercer commercio, sendo: — 1.º legitimamente emancipado; — 2.º com peculio proprio; — 3.º habilitada para a administração de seus bens segundo a lei; — 4.º fazendo renuncia expressa e formal do beneficio da restituicão.

## ART. VI

16. É legitima a emancipação: — 1.º contendo auctorisação expressa do pae ou mãe, ou tutor em falta d'ellos, para exercer commercio; — 2.º sendo supprida pelo juiz em qualquer dos casos; — 3.º sendo inscripta e feita publica pelo tribunal de commercio do districto.

## ART. VII

17. Preenchidos os requisitos do artigo precedente, o emancipado será reputado maior *sui juris* em todos os actos e obrigações commerciaes.

## ART. VIII

18. A mulher que faz commercio por conta propria, não pôde reclamar beneficio algum juridico concedido ás pessoas de seu sexo, contra o que derivar de actos e obrigações commerciaes por ella contrahidas.

## ART. IX

19. Em caso de duvida as obrigações contrahidas pela mulher commerciante presumem-se commerciaes, salvo o caso de empenho e hypotheca dos bens de raiz, previstos no artigo XV d'este titulo.

## ART. X

20. A mulher, proprietaria d'um estabelecimento commercial, presume-se dirigir-o, até que a nomeação o auctorisação d'um gerente ou feitor seja legitimamente registrada. Cessam lhe desde

então todos os privilegios, direitos e obrigações attribuidas aos commerciantes; e todos os seus bens, assim como os do seu commercio, respondem pelos actos do gerente nos termos da procu-  
ração registrada.

## ART. XI

21. O casamento da mulher, proprietaria d'um estabelecimento commercial, não altera os seus direitos e obrigações relativamente ao commercio e gestão que d'elle depende.

## ART. XII

22. Quando uma mulher entra em sociedade de commercio com o marido, ou com um terceiro, não goza dos privilegios, direitos e obrigações de commerciante, salvo estipulando expressamente, e fazendo publico que terá parte na gestão dos negocios sociaes.

## ART. XIII

23. A mulher de commerciante, que meramente auxilia o marido no seu commercio, não é reputada commerciante, ainda que casada por carta de ametade.

## ART. XIV

24. A mulher casada, maior de dezoito annos, pôde exercer o commercio, tendo auctorisação do marido, outorgada por escriptura publica lançada no registro do commercio, — ou estando legitimamente separada da sua cohabitação. No primeiro caso respondem pelas obrigações, que contrahir em seu tráfico, os bens dotaes e todos os direitos, em que tenha communhão. E no segundo somente os bens, de que a mulher tivesse a propriedade, usufructo e administração, quando se dedicou ao commercio, — os dotaes restituídos por sentença, — e os adquiridos posteriormente.

## ART. XV

25. Tanto o menor como a mulher casada, commerciantes, podem empenhar e hypothecar os seus bens de raiz em segurança das obrigações, que como negociantes contraíam. A prova de que a convenção teve logar a respeito de facto de commercio incumbem ao crédor.

## ART. XVI

26. A mulher casada, devidamente auctorisada pelo marido para commerciar, não pôde gravar, nem hypothecar os bens de raiz proprios do marido, nem os que pertençam em commum a ambos os conjuges, salva convenção em contrario.

## ART. XVII

27. A revogação da auctorisação, dada pelo marido á mulher nos termos do artigo XIV *h. t.*, só pôde ter effeito, sendo feita em escriptura publica, motivada, e os seus motivos provados com audiencia e convencimento da mulher; e o julgado emfim averbado no registro do commercio, e feito publico.

## ART. XVIII

28. É prohibido o exercicio do commercio por incompatibilidade de estado: — 1.º ás corporações ecclesiasticas; — 2.º aos clerigos de qualquer ordem; — 3.º aos magistrados e juizes nos logares da sua auctoridade ou jurisdicção; — 4.º aos officiaes de fazenda nos districtos de seus empregos.

## ART. XIX

29. É prohibido por incapacidade legal: — 1.º aos interditos declarados por sentença; — 2.º aos fallidos não rehabilitados.

## ART. XX

30. São nulos, para todos os contrahentes, os contractos mercantis celebrados por pessoas notoriamente incapazes. Não sendo a incapacidade notoria, o contrahente, que a occultar, fica obrigado, mas não obriga a si ess'outro contrahente.

## ART. XXI

31. Os estrangeiros naturalizados podem livremente exercer commercio nestes reinos com os mesmos direitos e obrigações dos naturaes.

## ART. XXII

32. Os estrangeiros não naturalizados poderão exercer commercio nestes reinos, nos termos dos tractados em vigor com seus respectivos governos; — e não havendo tractados, debaixo dos termos precisos, em que aos portuguezes é dado exercer commercio nos estados a que elles pertencem.

## ART. XXIII

33. Todo o estrangeiro, que celebrar actos de commercio no territorio portuguez, fica sujeito por esse mesmo facto aos tribunaes portuguezes, e leis que regem esses actos, seus resultados e incidentes.

## ART. XXIV

34. Os empresarios de fabricas gozam dos privilegios dos commerciantes em quanto respeita á direcção d'ellas, e venda dos artigos fabricados.

## ART. XXV

35. Commerciantes é voz generica, que comprehende os banqueiros, os seguradores, os negociantes de commissão, os mercadores de grosso e retalho, e os fabricantes ou empresarios de fabricas na accepção dada.

## SECÇÃO II

## Das negociantes de commissão

## ART. XXVI

36. Negociante em geral é synonymo de commerciante; porém toma-se restrictamente pelo que professa commercio externo. E

quando o seu tráfico predominante é de commissões, chama-se negociante de commissão, ou commissario propriamente dicto.

## ART. XXVII

37. O commercio conhece commissarios de compra, commissarios de venda, commissarios de portos francos ou de emporios intermedios, commissarios de banco, e commissarios de transportes: mas todas, ou a maior parte d'estas especies podem reunir-se num só negociante, ou commissario mercantil.

## ART. XXVIII

38. O negociante de commissão é só commissario a respeito do respectivo committente, mas é negociante propriamente tal a respeito do mundo mercantil.

## ART. XXIX

39. Negociante de commissão é propriamente aquelle que em seu proprio nome, ou debaixo d'uma firma social, sem menção do committente, practica actos de commercio por ordem e conta do committente, carregando por isso commissão.

## ART. XXX

40. Só pôde ser commissario mercantil um commerciante, ou uma sociedade com firma. As regras d'esta secção acerca dos commissarios, e da commissão, só podem applicar-se a negociantes de commissões.

## ART. XXXI

41. Se o commissario fôr verbalmente constituído, a commissão deve ratificar-se por escripto antes da conclusão do negocio.

## ART. XXXII

42. O commissario é directamente obrigado para com as pessoas com quem contracta: e não tem obrigação de declarar a pessoa do committente, salvo no caso de seguros.

## ART. XXXIII

43. O commerciant só pôde ter acção contra as pessoas, que tractarem com o commissario por cessão d'este. Da mesma forma estas pessoas não têm acção directa contra o committente.

## ART. XXXIV

44. O garante d'um commissario não é commissario para com o committente.

## ART. XXXV

45. Quando o negociante commissario obra em nome expresso d'um committente, deixa de ser o rigoroso commissario mercantil, ou negociante de commissão: neste caso os seus direitos e obrigações, como simples mandatario, e como mandatario mercantil, são regulados pelas disposições do titulo — Do mandato.

## ART. XXXVI

46. O committente é obrigado a satisfazer á vista, salvo con-

venção em contrario, a importancia de todos os gastos e desembolsos, feitos no desempenho da commissão, á face d'uma conta legal: mais os juros pelo tempo que mediar entre o desembolso e o effectivo pagamento.

## ART. XXXVII

47. O commissario é obrigado a prestar ao committente, logo depois de executada a commissão, uma conta completa e provada do seu cumprimento, e a entregar-lhe o saldo, e o recebido para o committente, quando mesmo este lhe não fosse devido. Em caso de mora responde por juros.

## ART. XXXVIII

48. O commissario, cujas contas não forem exactamente conformes com os seus livros e assentos; — ou que exaggerar, ou alterar os preços, ou despesas feitas, é réo de furto, e sujeito ás penas estabelecidas na lei criminal.

## ART. XXXIX

49. Todo o commissario, que faz adeantamento sobre mercadorias, a elle remetidas da praça diversa para serem vendidas por conta de seu committente, tem privilegio nessas mercadorias, pelos adiantamentos, juros e despesas, achando-se ellas á sua disposição em seus armazens, ou em estação publica, ou podendo provar a remessa antes da chegada das fazendas por conhecimento, ou cautela de recovagem.

## ART. XL

50. Vendidas e entregues as mercadorias por conta do committente, o commissario tem direito a ser pago dos adiantamentos feitos, seus juros e despesas, com preferencia aos credores do comittente.

## ART. XLI

51. A doutrina dos dois precedentes artigos não tem logar acerca de empréstimos, adiantamentos, ou pagamentos feitos pelos commissarios sobre fazendas depositadas, ou consignadas por committente domiciliado na mesma praça do commissario, salvo se as fazendas fossem dadas sem penhor por acto moleune.

## ART. XLII

52. O commissario, que, sem auctorisação do committente, fizer empréstimos, adiantamentos, ou vendas a prazo, corre o risco da cobrança e pagamentos das quantias emprestadas, adeantadas ou fiadas: — e o committente as poderá exigir á vista, cedendo no commissario todos os interesses, vantagem, ou beneficio, que resultar do credito por esta concedido, e pelo committente desaprovado.

Excepção-se o uso das praças em contrario, no caso de não haver ordem expressa para não fazer adiantamentos, nem conceder prazos.

## ART. XLIII

53. Ainda que o commissario tenha auctorisação para vender a prazo, não o poderá fazer a pessoas conhecidamente insolventes, nem expôr os interesses do committente a risco manifesto e notorio, pena de responsabilidade pessoal.

## ART. XLIV

54. O commissario, que vender a prazo, deve expressar nas contas e avisos os nomes dos compradores: do contrario, é entendido que a venda se fizera a dinheiro de contado. O mesmo praticará o commissario em toda a especie de contractos, que fizer, de conta alhea, uma vez que os interessados assim o exigiam.

## ART. XLV

55. Se o commissario não verificar a cobrança dos cabedaes de seu committente nas epochas em que são exigiveis segundo o character e condições de cada negociação, responderá pelas consequencias da omissão, não provando que com a punctualidade devida usou de meios legais para obter o pagamento.

## ART. XLVI

56. Posto que o commissario recuse o mandato, é todavia obrigado a praticar todas as diligencias de indispensavel necessidade para a conservação dos effeitos remettidos, até que o committente proveja de novo. Se o committente nada fizer depois de recebido o aviso, o commissario recorrerá ao juizo respectivo, para que se ordene o deposito e segurança das fazendas por conta de quem pertencer a venda das necessarias para satisfação das despesas incursas.

## ART. XLVII

57. Egual diligencia deve praticar o commissario, quando o valor prestimido dos effeitos consignados não pode cobrir os gastos a desembolçar pelo transporte e recebimento d'elles. O juizo accorderá o deposito, e proverá na venda, ouvindo os crédores das despesas, e o procurador do dono dos effeitos, se algum se apresentar.

## ART. XLVIII

58. O commissario, que se comprometter em adeantar os fundos necessarios para o desempenho da commissão, posta a seu cargo debaixo d'uma fórmula determinada de reembolso, é obrigado a cumprir e preencher a commissão, sem poder allegar falta de provisão de fundos; salvo provando por actos positivos superveniente descredito notorio do committente.

## ART. XLIX

59. O commissario, que distrahir do destino ordenado os fundos remettidos, empregando-os em negocio proprio, responde pelos juros a datar do dia em que recebeu os fundos, e pelos prejuizos resultantes do não cumprimento da ordem.

## ART. L

60. Todo o commissario é responsavel pelo damno, ou extravio de fundos metallicos, que tenha do committente, posto que provenientes de caso fortuito ou violencia, salva a convenção em contrario.

## ART. LI

61. Os riscos occorrentes na devolução de fundos, que sobram em poder do commissario, cumprida a commissão, correm por conta do committente, salvo se o commissario se desviou das ordens e instrucções na remessa.

## ART. LII

62. O commissario, que sem auctoridade expressa do committente fizer uma negociação a preços e condições mais onerosas, do que as correntes na praça ao tempo da transacção, responde ao committente pelo prejuizo, sem que o releve o haver feito por conta propria negociações da mesma especie por eguaes condições.

## ART. LIII

63. Todo o commissario é obrigado a cumprir, no desempenho da sua commissão, com as leis e regulamentos do governo. Em caso de contravenção, ou omissão, a responsabilidade é sua; e não do committente.

## ART. LIV

64. O commissario é obrigado a comunicar pontualmente todas as noticias convenientes á negociação incumbida, para que com conhecimento de causa o committente possa confirmar, reformar, ou modificar as ordens dadas; e logo que concluir uma negociação, deve indefectivelmente fazer aviso pelo correio mais proximo ao dia da conclusão; pena de ficarem a cargo seu todos os prejuizos, que possam resultar de qualquer alteração, ou mudança, que no meio tempo se podessem fazer sobre as ordens dadas.

## ART. LV

65. Todas as consequencias prejudiciaes derivadas de um contracto, feito contra as instrucções do committente, ou com abuso de seus poderes, fazem por conta do commissario, apesar de que o contracto surta os seus effeitos juridicos.

Portanto o commissario, que fizer uma alheação por conta d'outrem a preço menor do que fora marcado, abonará ao committente a differença do preço, subsistindo não obstante isso a venda.

Se o commissario, encarregado de fazer uma compra, exceder o preço que lhe fôra fixado, será do arbitrio do committente aceitar o contracto, ou deixá-lo de conta do commissario, salvo se este se conformar com receber somente o preço marcado. Consistindo o excesso do commissario em não ser a cousa comprada da qualidade encomendada, o committente não é obrigado a recebê-la.

## ART. LVI

66. Todo o commissario é obrigado a desempenhar de per si as ordens que receber, e não pôde denegal-as sem previa noticia e consentimento do committente, salvo se previamente se achava para isso auctorisado: elle poderá contudo debaixo de sua responsabilidade empregar os seus dependentes nas operações subalternas, que por costume geral do commercio lhes são confiadas.

## ART. LVII

67. O committente tem a faculdade de revogar, reformar ou modificar a commissão em qualquer estado do negocio: porém fica a cargo seu quanto até esse tempo se houver feito em conformidade das instrucções, e é devedor d'uma provisão proporcional ao serviço prestado e quantidades empregadas até esse tempo.

## ART. LVIII

68. O commissario, que receber efeitos de conta alheia, quer por compra, quer por consignação, quer por guarda, quer por transito, para remettel-os para outro logar, responde pela sua conservação nos termos em que os recebera, salvo força maior, ou caso fortuito.

## ART. LIX

69. O commissario não responde pelo ostrago que soffrerem os efeitos em seu poder, proveniente do decorso do tempo, ou vicio inherente á natureza da cousa estragada.

## ART. LX

70. Seja qualquer que for a causa productora de prejuizos em efeitos, que o commissario tenha em si de conta do committente, o commissario é obrigado a verificar em fôrma legal a alteração prejudicial occorrente, e a avisar o committente.

## ART. LXI

71. Eguae diligencias deve praticar o commissario todas as vezes que, ao receber os efeitos consignados, notar avaria, deterioração, ou estado diverso do que expressam a cautela de recovagem, ou conhecimentos, ou as instrucções recebidas: não o fazendo assim, o committente tem direito a exigir que o commissario responda pelos efeitos nos termos precisos, em que as cautelas ou conhecimentos os designam.

## ART. LXII

72. Acontecendo nos efeitos consignados alteração tal, que torne urgente a sua venda, para salvar a parte possivel de seu valor, e sendo tal a urgencia, que não dê tempo para avisar e esperar a resposta do committente, o commissario recorrerá á auctoridade judicial, que ordenará a venda com as solemnidades e cautelas necessarias em beneficio de quem pertencer.

## ART. LXIII

73. O commissario não pôde alterar as marcas dos effeitos comprados ou vendidos por conta alheia, salvo tendo para isso ordem expressa do committente. ~~e no caso de...~~

## ART. LXIV

74. Todo o beneficio, vantagem ou economias, que o commissario obtiver nos contratos que celebrar por conta alheia, farão a ham do committente.

## ART. LXV

75. Quando o commissario, alem da provisão ordinaria, carrega garantia ou commissão del credere, todos os riscos da cobrança fazem por sua conta, e fica na obrigação directa de satisfazer ao committente o producto da venda nos mesmos prazos estipulados com o comprador, cujo nome não é obrigado a expressar.

## ART. LXVI

76. Nas commissões de letras de cambio, ou de outros creditos indossaveis, é sempre entendido que o commissario garante as que adquire, ou negocia por conta alheia, uma vez que as indosse; e só pôde fundadamente escusar-se de indossal-as, precedendo pacto expresso entre o committente e o commissario, que o exone de dicta responsabilidade; no qual caso a letra deve ser sacada; ou lavrado o indosso a favor do committente.

## ART. LXVII

77. Os commissarios não podem adquirir por si, nem por interposta pessoa, efeitos, cuja alheação lhes fôr contada, sem consentimento expresso do proprietario d'elles.

## ART. LXVIII

78. Da mesma sorte não pôde o commissario, sem consentimento expresso do committente, satisfazer uma ordem d'este com effeitos que tenha em seu poder, quer seus quer de conta alheia.

## ART. LXIX

79. Nos casos dos dois artigos precedentes não tem o commissario direito a perceber a commissão ordinaria: ella deverá ser constituida por pacto expresso; e na falta d'elle, ou não se accordando as partes, a provisão será reduzida á metade da ordinaria.

## ART. LXX

80. Os commissarios não podem ter efeitos d'uma mesma especie, pertencentes a distinctos donos, debaixo de uma mesma marca, sem distinguil-os por uma contramarca, que designe a propriedade respectiva.

## ART. LXXI

81. Quando debaixo d'uma mesma negociação se comprehendem efeitos de committentes diversos, ou de mesmo commissario com os de algum committente, deverá fazer-se nas facturas a dis-



tinção devida com indicação das marcas e contramarcas, que designe a procedencia de cada volume, e notar-se nos livros em artigos separados o que a cada proprietario respeita. Dando-se nestes casos a mais leve differença na qualidade dos generos, o contracto só poderá celebrar-se a preços distinctos.

## ART. LXXII

82. O commissario, que tiver creditos contra uma mesma pessoa, procedentes de operações feitas por conta de committentes distinctos, ou por conta propria e por alheia, notará, em todas as entregas que o devedor fizer, o nome do interessado, por cuja conta recebe; e o mesmo fará na quitação que passar.

## ART. LXXIII

83. Quando nos recibos e livros se omitir o expressar a applicação da entrega, feita pelo devedor de operações e proprietarios distinctos, far-se-ha a applicação pro rata do que importar o credito.

## ART. LXXIV

84. O commissario, que tiver ordem para effectuar o seguro d'uma expedição de effectos que lhe fôra encarregada, e a não cumprir, responde pelos damnos que lhe acontecerem, tendo em seu poder provisão de fundos para o premio do seguro, ou deixando de avisar em tempo o committente de não ter podido cumprir as instrucções dadas.

Fallecido o segurador durante o risco, o commissario é obrigado a renovar o seguro.

## ART. LXXV

85. Todas as vezes que o commissario expede qualquer exportação de conta alheia, é obrigado a segural-a, ainda que para o seguro não tenha ordem expressa. O commissario todavia deverá fazer este seguro condicional, isto é, debaixo da condição de se tornar sem effecto, caso o committente de per si tenha feito o seguro. Cessa a obrigação do commissario, tendo ordem expressa para não segurar.

## ART. LXXVI

86. Quando qualquer commerciante recebe ordem d'um negociante d'outra praça para fazer um seguro de exposição em que não interviéra, é obrigado a procurar, fazer o seguro, tendo fundos do committente. Não tendo fundos, é de puro arbitrio seu encarregar-se, ou não, de fazer o seguro; mas não se encarregando, deve d'isso mesmo avisar o committente, pena de responder pelos damnos d'ahi resultantes.

em  
 o contracto  
 e SECCAO III  
 de remessantes  
 Dos banqueiros

## ART. LXXVII

87. São os banqueiros não só os commerciantes que se dedicam exclusivamente ao negocio de banco, e transacções sobre seus arbitrios, mas os que estabelecem caixa e escriptorio fixo, em que recebem sommas em guarda, e d'ellas fazem pagamento por ordens e cheques, mediante uma commissão, ou sem ella.

## ART. LXXVIII

88. Os banqueiros podem fazer o commercio de banco de conta propria, ou de commissão.

## ART. LXXIX

89. Quando os banqueiros recebem em guarda uma especie de moeda determinada na qualidade, são como depositarios devedores da especie. Em regra e no silencio de convenção são devedores de genero.

## ART. LXXX

90. O desconto de letras, ou d'outras quaesquer obrigações commerciaes, regula-se pela legislação da compra e venda de creditos.

## ART. LXXXI

91. O banqueiro, que cessa pagamentos, presume-se em quebra culposa, salva a defesa legitima.

## SECCAO IV

## Dos mercadores

## ART. LXXXII

92. Mercador em geral é toda a pessoa que compra a vende mercadorias; mas em particular mercador é aquelle que compra e faz fabricar mercadorias, para as vender por grosso, ou a retalho, em armazem ou loja.

## ART. LXXXIII

93. Quer os negociantes, que se empregam em especulações no estrangeiro, quer os mercadores, que limitam o seu tracto e mercancia ao reino, são commerciantes, ou se empreguem num só, ou em diversos ramos de commercio ao mesmo tempo.

## ART. LXXXIV

94. Os negociantes e mercadores de toda a especie, uma vez que tenham a qualidade de commerciantes segundo a lei, são sujeitos á jurisdicção, regulamentos e legislação commercial.

## ART. LXXXV

95. Os livreiros, merceeiros, e logistas de toda a especie, que vendem mercadorias que não fizeram, são mercadores.

## ART. LXXXVI

96. São mercadores de retalho aquelles que nas cousas, que se medem, vendem por vara ou covado; — nas que se pesam, por menos de arroba; — e nas que contam, por volumes soltos.

## TITULO II

DAS PRAÇAS DE COMMERCIO, E EMPREGADOS  
COMMERCIAES

## SECÇÃO I

## Das praças de commercio

## ART. I

97. Praça de commercio ou bolsa é não só o local mas a reunião dos commerciantes, capitães e mestres de navios, corretores, e mais pessoas empregadas no commercio. Este local e reunião é sujeito á policia e auctoridade designada na lei.

## ART. II

98. O resultado das negociações e transacções, que se operam na bolsa determina o curso do cambio, das mercadorias, dos seguros, dos fretes, do preço dos transportes de terra e agua, dos fundos publicos nacionaes ou estrangeiros, e d'outros papeis, cujo curso é susceptivel de ser cotado.

Estes diversos preços correntes são comprovados segundo os regulamentos ou usos locais.

## ART. III

99. O regulamento da administração local marcará a hora em que começa e acaba a praça, e quanto respeita á sua policia interna.

## ART. IV

100. Como agentes auxiliares empregados no commercio, e com relação ás operações que nessa qualidade lhes respeitam, são sujeitos ás leis commerciaes: — 1.º os corretores; — 2.º os feitores; — 3.º os caixeiros; — 4.º os commissarios de transportes; — 5.º os recoveiros.

## ART. V

101. A gestão de pessoas intermedias não qualificadas não produz outro effeito, salvo o que deriva do contracto de mandato civil.

## SECÇÃO II

## Dos corretores

## ART. VI

102. O officio de corretor é viril e publico. O corretor, e ninguém mais, póde intervir e certificar legalmente os tractos e negociações mercantis. <sup>115/104</sup> 106

## ART. VII

103. As operações dos corretores consistem em comprar e vender para seus committentes mercadorias, navios, fundos publicos, e outros creditos, letras de cambio, livranças, letras da terra, e outras obrigações mercantis: — em fazer negociações de descontos, seguros, contractos de risco, fretamentos, empresimo com penhor ou sem elle; — e em geral em prestar o seu ministerio nas convenções e transacções commerciaes.

## ART. VIII

104. O alvará de nomeação de cada corretor designará o genero dos negocios para que são habilitados. A habilitação póde ser illimitada e geral para todos os negocios de corretagem. <sup>115/104</sup> 106

## ART. IX

105. As certidões dos corretores, extrahidas de seus protocolos, legitimamente escripturados, fazem prova, entre as partes, do preço, quantidade e qualidade das fazendas, data e clausulas ou condições do contracto. E todavia admissivel prova em contrario a requerimento de parte legitima.

## ART. X

106. Toda o commerciante póde contractar directamente por si sem dependencia de corretor; e seus contractos serão validos e efficazes, provados em forma legal: todavia não poderá servir-se de intervenção, salvo do corretor.

Não se entende por isso prohibido ao commerciante o tractar seus negocios por meio de seus dependentes assalariados, ou feitores seus — nem egualmente se entende prohibida a intervenção de amizade, com tanto que gratuita.

## ART. XI

107. Haverá em cada praça um numero de corretores fixo, proporcionado á sua povoação, trafico e gyro, determinado por regulamentos particulares. <sup>115/104</sup> 106

## ART. XII

108. Só póde ser corretor o subdito natural portuguez, e domiciliado no reino ou dominios; — maior de vinte e cinco annos; — e que tiver practicado por tres annos o commercio numa casa

mercantil, ou de corretor domiciliado em praça, onde haja tribunal de commercio.

#### ART. XIII

109. Não podem ser corretores: — 1.º os estrangeiros não naturalizados: — 2.º os menores de vinte e cinco annos, posto que emancipados: — 3.º os ecclesiasticos, os militares e funcionarios publicos: — 4.º os commerciantes quebrados não rehabilitados: — 5.º os corretores, uma vez destituídos do officio.

#### ART. XIV

110. Os corretores serão habilitados, jurados e affiançados nos termos designados na lei regulamentar.

#### ART. XV

111. É do dever dos corretores o certificar-se da identidade das pessoas contraentes dos negocios em que intervêm, e da sua capacidade legal para celebral-os. Se intervierem, sabendo-o, em contracto feito por pessoa, que segundo a lei não podia fazel-o, responderão pelos prejuizos que se seguirem do effeito directo e immediato da incapacidade do contraente.

#### ART. XVI

112. Os corretores são responsaveis pela authenticidade da firma do ultimo cedente na negociação de letras de cambio, ou d'outros creditos indossaveis.

#### ART. XVII

113. O corretor, que com motivos falsos induzir o contraente a erro, responderá pelo damno que dahí resultar ao contraente, provando-se dolo no corretor.

#### ART. XVIII

114. Entende-se por motivos falsos a proposição d'um objecto commercial de baixo d'uma qualidade distincta da que por uso geral do commercio lhe é attribuida: e o dar uma noticia falsa sobre o preço corrente da cousa, objecto da negociação.

#### ART. XIX

115. É dever do corretor guardar inteiro segredo de tudo quanto respeita ás negociações de que se encarrega: pena de destituição e responsabilidade por perdas e damnos.

#### ART. XX

116. O officio do corretor é pessoal. Elle não pôde substituil-o: pena de destituição.

#### ART. XXI

117. Os corretores são obrigados a assistir á entrega das cousas vendidas por sua intervenção, caso qualquer dos contraentes o exija.

#### ART. XXII

118. O corretor é obrigado em negociação de letras, ou d'outros

valores indossaveis, a haval-os do cedente, e a entregal-os ao tomador, bem como a receber d'este o preço, e a leval-o ao cedente. E ainda qua em geral os corretores não respondem nem podem constituir-se responsaveis pela solvabilidade dos contraentes, são contudo garantes, nas obrigações de letras e valores indossaveis, da entrega material do titulo ao tomador, e do valor ao cedente; salvo sendo acordado no contracto que os interessados farão essas entregas directamente, no qual caso o corretor fica desonorado de tal obrigação.

#### ART. XXIII

119. Os corretores são obrigados a fazer assento formal, exacto e methodico de todas as operações em que intervierem; e apenas concluida uma negociação, a notal-a num caderno manual, paginada, com expressão, em cada artigo, dos nomes e domicilios dos contraentes, materia do contracto, e de todos os pactos que nelle se fizerem.

Os artigos serão lançados por ordem rigorosa de datas, em numeracão progressiva d'um em diante, que concluirá no fim de cada anno. O protocollo dos corretores deve além d'isso satisfazer aos mais requisitos, que a lei exige nos livros de escripturação commercial.

#### ART. XXIV

120. No assento das vendas deverá expressar-se a qualidade, quantidade e preço da cousa vendida, logar e epocha da entrega, e a fórma em que o preço deve ser pago.

#### ART. XXV

121. Os corretores devem notar, nas obrigações de letras de cambio, as datas, termos, vencimentos, praças, donde e sobre quem sacadas, nomes do sacador, indossantes e pagador, os do cedente e tomador, e o cambio entre estes convindo.

#### ART. XXVI

122. No assento dos seguros se expressarão agualmente, com referencia á apolice firmada pelos seguradores, os nomes d'estes e do segurado, o objecto segurado, seu valor segundo a convenção, logar da carga e descarga, e a descripção do navio em que se faz o transporte, isto é, o seu nome, matricula, bandeira, porte, e nome do capitão.

#### ART. XXVII

123. Os artigos do caderno manual serão diariamente trasladados d'elle para o protocollo, por copia literal, sem emendas, abreviaturas, nem interposições, guardada a numeracão do manual. O protocollo será paginado, rubricado, como nota do tabellião.

#### ART. XXVIII

124. No caso da morte, ou destituição d'um corretor, é do cargo e responsabilidade do corretor mais antigo o arrecadar os regis-

tros do corretor morto ou destituído, e entregal-o na secretaria do tribunal do commercio respectivo, onde se guardarão em deposito para serem entregues ao successor no officio.

## ART. XXIX

125. Os corretores, dentro de vinte e quatro horas seguintes á conclusão do contracto, devem entregar a cada um dos contrahentes a minuta do assento feito no seu registo sobre o negocio concluído. Esta minuta deverá referir-se ao protocollo, e não ao caderno: não sendo entregue neste termo, ou não sendo conforme ao protocollo, o corretor perderá o officio, ou será suspenso temporariamente, a arbitrio do tribunal, segundo as circumstancias.

## ART. XXX

126. O corretor tem obrigação de se achar presente ao acto da assignatura de negocios, que por convenção das partes ou disposição da lei devem ser escriptos. E é igualmente obrigado a certificar que taes negocios se fizeram por sua intervenção: e haverá um exemplar, que guardará debaixo de sua responsabilidade.

## ART. XXXI

127. Prohibe-se aos corretores toda a especie de negociação e tráfico, directo ou indirecto, debaixo do seu ou alheio nome. E assim: os corretores não poderão fazer operação alguma mercantil por conta propria: — nem nella tomar parte, acção, nem interesse: — nem contrahir sociedade ou parceria de qualquer denominação ou classe: nem interessar-se em navios mercantes, ou suas cargas: — tudo debaixo da pena de perdimento do officio, nullidade e inefficacia do contracto.

## ART. XXXII

128. Prohibe-se aos corretores o encarregar-se de cobranças e pagamentos por conta alheia: pena de perdimento do officio.

## ART. XXXIII

129. Toda a garantia, aval e fiança, dada por um corretor em contracto ou negociação feita com sua intervenção, quer no proprio escripto da convenção, quer em separado, é nulla e não produzirá effeito algum em juizo.

## ART. XXXIV

130. Os corretores não podem ser seguradores, nem tomar sobre si a responsabilidade de riscos alguns de terra, ou de mar: pena de perdimento do officio e nullidade dos contractos.

## ART. XXXV

131. Aos corretores é prohibido: — 1.º intervir em contractos illicitos e reprovados por direito, quer em razão da qualidade dos contrahentes, quer da natureza do objecto do contracto, quer das condições e pactos, com que se celebre: — 2.º propôr letras, ou quaesquer creditos, e fazendas procedentes de pessoas não conhe-

cidas na praça, sem ao menos apresentarem um commerciante, que abone a identidade da pessoa: — 3.º intervirem em contracto de venda de effeitos ou negociação de letras de pessoa que tenha suspendido os seus pagamentos: — tudo debaixo da pena de perda do officio, e de responder por perdas e damnos.

## ART. XXXVI

132. Os corretores não podem adquirir para si as cousas, cuja venda lhes fôr incumbida, nem as que se dêsem a vender a outro corretor, ainda mesmo sob pretexto de consumo particular seu: pena de suspensão, ou perda do officio, a arbitrio do tribunal, segundo as circumstancias.

## ART. XXXVII

133. Nenhum corretor pôde dar certidão, salvo do que constar do seu protocollo, e com referencia a elle: poderá contudo attestar o que viu ou ouviu, sendo-lhe ordenado pela auctoridade legitima que o atteste, e não d'outra fórma.

## ART. XXXVIII

134. Serão de nenhum vigor em juizo as certidões dos corretores, que se não reportarem a seus protocollas: e o corretor, que assim as passar, será multado numa pena pecuniaria, á arbitrio do tribunal, segundo a ponderação do objecto e seus resultados.

## ART. XXXIX

135. O corretor, que passar certidão contra o que constar de seu protocollo, incorrerá nas penas de official publico falsario.

## ART. XL

136. Os corretores perceberão um direito de corretagem nos termos da tarifa marcada pela lei. Levando ou exigindo além da taxa incorrerão nas penas dos officiaes que levam salarios indevidos.

## ART. XLI

137. Havendo mais de dez corretores numa praça, formar-se-ha um collegio de corretores. A lei lhes designará as attribuições.

## ART. XLII

138. Os corretores, que contravierem ás disposições estabelecidas na presente secção, não se achando pena especifica legislada, serão, segundo as circumstancias, a arbitrio do tribunal, suspensos ou destituídos do officio, sem prejuizo das mais penas criminaes estabelecidas nas leis, e da responsabilidade por perdas e damnos, a que dêr causa o seu procedimento ou culpa.

## ART. XLIII

139. Os corretores em estado de insolvencia serão suspensos, e poderão ser destituídos. Julgada a insolvencia culposa, devem ser destituídos.

## ART. XLIV

140. O corretor destituído não pôde ser reintegrado em suas funcções.

## SECÇÃO III

## Dos feitores e caixeiros

## ART. XLV

141. Ninguém pôde ser feitor de commercio, a não ter capacidade legal para representar outrem e obrigar-se por elle.

## ART. XLVI

142. Todo o feitor deverá ser constituído por uma auctorisação especial do proponente da feitoria. Esta auctorisação só terá validade desde a data em que fôr lançada no registro do commercio.

## ART. XLVII

143. Os feitores constituídos com clausulas geraes entendem-se auctorisados para todos os actos, que exige a direcção do estabelecimento, para que são propostos. Se o proponente entende coarctar estas faculdades, deve declarar na auctorisação as restricções a que o feitor deve sujeitar-se.

## ART. XLVIII

144. Os feitores tractam e negociam em nome de seus proponentes: nos documentos, que nos negocios d'elles assignarem, devem declarar que firmam com poder da pessoa, ou sociedade, que representam.

## ART. XLIX

145. Procedendo os feitores nos termos do artigo precedente, todas as obrigações por elles contrahidas recaem sobre os proponentes. E a execução das acções, a que dérem causa, será feita effectiva nos bens do estabelecimento, e não em propriedade do feitor, salvo estando com elles confundida de tal modo, que não possa facilmente discriminar-se.

## ART. L

146. Os contractos celebrados pelo feitor de um estabelecimento commercial, ou fabril, que notoriamente pertença a uma pessoa ou sociedade conhecida, entendem-se feitos por conta do proprietario do estabelecimento, ainda que o feitor o não declarasse ao acto de celebral-os, recaindo taes convenções sobre objectos abrangidos no gyro e tráfico do estabelecimento; ou quando, ainda que de diversa natureza, resultar que o feitor obrou com ordem do proponente; — ou que este approvou a sua gestão por termos expressos, ou por factos positivos, que induzam presumpção legal.

## Art. LI

147. Fóra dos casos prevenidos no artigo precedente, todo o contracto celebrado por um feitor em seu nome obriga o directa-

mente para com a pessoa com quem contractar. Se porém a negociação fosse feita por conta do proponente, e o contrahente o provar, terá opção de accionar o feitor, ou o proponente, mas não ambos.

## ART. LII

148. Nenhum feitor poderá negociar por conta propria, nem tomar interesse debaixo de seu nome ou alheio em negociações do mesmo genero ou especie da sua feitoria, salvo com expressa auctorisação do proponente: fazendo-o, os lucros farão a proveito dos proponentes, que todavia não responderão pelas perdas.

## ART. LIII

149. Os proponentes não ficam desonerados das obrigações que os feitores contrahirem em seu nome, ainda que proveu que os feitores procederam sem ordem sua numa negociação determinada, estando o feitor auctorisado para fazel-a sagundo os poderes da sua feitoria, e correspondendo a negociação ao gyro d'ella.

## ART. LIV

150. Os proponentes não podem subtrahir-se a cumprir as obrigações contrahidas pelos feitores, sob pretexto de abuso de confiança, e dos poderes conferidos; — ou de que consumiram em proveito seu os effeitos que para os proponentes adquiriram (a

## ART. LV

151. As multas, em que o feitor incorrer por contravenção ás leis, ou regulamentos fiscaes, na gestão de sua feitoria, serão executadas sobre os bens que administrar; — salvo o direito do proponente contra o feitor, quando culposo nos factos que dérem logar á multa.

## ART. LVI

152. A personalidade d'um feitor, para administrar o estabelecimento que está a seu cargo, não se interrompe pela morte do proponente, em quanto os seus poderes não são revogados: ella termina todavia pela alheação do estabelecimento. São contudo validos os contractos, que celebrar, até que a revogação e alheação chegue á sua noticia por meio legitimo.

## ART. LVII

153. Procedem ácerca dos feitores, com respeito ao estabelecimento que administram, as mesmas regras ácerca da contabilidade, que se acham prescriptas para os commerciantes.

## ART. LVIII

154. O gerente d'um estabelecimento commercial ou fabril, por conta alheia, auctorisado para administral-o, dirigil-o, e contractar sobre as cousas a elle concernentes, com mais ou menos poderes, segundo houvesse por bem o proponente, tem somente o character legal de feitor para as disposições que se acham prescriptas neste ultimo.

## ART. LIX

155. Todos os demais empregados com salario fixo, que os commerciantes costumam instituir como auxiliares do seu gyro e trafico, carecem da faculdade de contractar e obrigar-se por seus proponentes; salvo sendo-lhes tal auctorisação expressamente concedida para as operações que determinadamente lhes são incumbidas, e tendo os auctorisados a capacidade legal necessaria para validamente contractar.

## ART. LX

156. O negociante, que conferir a um caixeiro o encargo exclusivo d'uma parte da sua administração, tal como o saque de letras, a arrecadação e recibo debaixo de firma propria, ou outra semelhante, em que seja necessario assignar documentos que produzam a obrigação e acção, é obrigado a dar-lhe uma auctorisação especial para todas as operações comprehendidas no referido encargo, a qual será notada e registrada nos termos legislados ácerca dos feitores. Não será por tanto licito a caixeiro algum sacar, aceitar ou indossar letras, pôr nelhas recibos, nem subscrever outro algum documento de obrigação, ou quitação das operações de commercio de seus principaes, salvo auctorisados com poder bastante, legitimamente registrado; fica declarada de abusiva, nulla e invalida qualquer practica em contrario.

## ART. LXI

157. Dirigindo um commerciante a seus correspondentes circular que dê a reconhecer o seu caixeiro como auctorisado para algumas operações do seu trafico, os contractos, que fizer com as pessoas a quem se dirigiu a circular, são validos e obrigatorios, em quanto relativos á parte da administração a elle confiada. Igual communicacão se faz necessaria, para que a correspondencia dos commerciantes, firmada por seus caixeiros, surta effeito nas obrigações contrahidas por correspondencia.

## ART. LXII

158. As disposições dos artigos XLVIII, XLIX, LI, LIII, LIV, LV, LVI e LVII são applicaveis aos caixeiros, que se acham devidamente auctorisados para reger uma operação de commercio ou alguma parte do gyro e trafico de seus proponentes.

## ART. LXIII

159. Os caixeiros, encarregados de vender por miúdo em lojas publicas, reputam-se auctorisados para cobrar o producto das vendas que fazem; os seus recibos são validos, sendo passados em nome do proponente.

A mesma faculdade têm os caixeiros que vendem em armazens por grosso, sendo as vendas a dinheiro de contado, e verificando-se o pagamento no mesmo armazem: quando porém as cobranças

se fazem fóra, ou procedem de vendas feitas a praso, os recibos serão necessariamente assignados pelo proponente, seu feitor ou procurador, legitimamente constituído para cobrar.

## ART. LXIV

160. Os assentos, lançados nos livros e registro d'uma casa de commercio por guarda livros ou caixeiros, legitimamente encarregados da escripturação e contabilidade, produzem os mesmos effeitos, e prejudicam os proponentes, como se por elles mesmos fossem escripturados.

## ART. LXV

161. Quando um commerciante encarregar o caixeiro do recebimento de fazendas compradas, ou que por qualquer outro titulo devem entrar em seu poder e o caixeiro as receber sem objecção ou protesto, a entrega será tida por boa em prejuizo do proponente; e não serão admittidas reclamações algumas, que não podessem ter logar, se o proponente pessoalmente as houvesse recebido.

## ART. LXVI

162. Nem os feitores, nem os caixeiros, poderão delegar em outrem, sem noticia e consentimento dos proponentes, quaesquer ordens ou encargos, que d'estes receberem: pena de responderem directamente pela gestão dos substitutos e obrigações por elles contrahidas.

## ART. LXVII

163. Não se achando accordado o prazo do ajuste, celebrado entre o proponente e o feitor ou caixeiro, qualquer dos contrahentes pôde dal-o por acabado, (avisando o outro contrahente da sua resolução com um mez de antecipaçáo). O feitor ou caixeiro despedido terá direito ao salario correspondente a esse mez, e o proponente não será obrigado a conserval-os no estabelecimento, nem no exercicio das suas funções.

## ART. LXVIII

164. Tendo o ajuste entre o proponente e o caixeiro ou feitor um termo estipulado, nonbuma das partes poderá arbitrariamente desligar-se da convenção. O que assim o fizer será obrigado a indemnizar a outra parte dos prejuizos que d'esse facto resultarem.

## ART. LXIX

165. Julga-se arbitraria a inobservancia do contracto entre o proponente e o seu feitor ou caixeiro, uma vez que se não fundar em injuria feita por um á seguridade, honra, ou interesses do outro. O juiz qualificará prudentemente o facto, tendo em consideração o character das relações entre subdito e superior.

## ART. LXX

166. Com respeito aos commerciantes são causas especiaes para

despedir os seus feitores ou caixeiros, sem embargo de ajuste por tempo fixo: — 1.º todo o acto de fraude e abuso de confiança na gestão encarregada ao feitor ou caixeiro; — 2.º fazendo estes negociação por conta propria ou alheia, que não do proponente, sem conhecimento e permissão sua expressa.

## ART. LXXI

167. Os feitores e caixeiros de commercio são responsaveis para com os proponentes por qualquer lesão, que causem a seus interesses, procedendo com malicia, negligencia culpavel, ou infracção das ordens e instrucções dadas, no dizer de arbitradores expertos.

## ART. LXXII

168. Os accidentes imprevisos ou inculpados, que impedirem as funcções dos feitores ou caixeiros assalariados, não interrompem a acquisição do salario competente; salvo convenção em contrario, e uma vez que a inhabilitação não exceda a tres mezes continuos.

## ART. LXXIII

169. Se, por effeito immediato e directo do serviço, acontecer ao feitor ou caixeiro algum damno extraordinario ou perda, não havendo pacto expresso a esse respeito, o proponente será obrigado a indemnisa-o. A quota da indemnisação será determinada por arbitros.

## SECÇÃO IV

## Dos commissarios de transportes, e dos recoveiros

## ART. LXXIV

170. O empresario d'um estabelecimento, que se encarrega do transporte de mercadorias por terra, canaes ou rios, chama-se expedicionario ou commissario de transportes. Quando elle mesmo preside á recovagem, chama-se recoveiro; e são os empregados seus os barqueiros, carreteiros e almocreves, que o representam.

## ART. LXXV

171. Como o recoveiro póde ser elle mesmo, ou representar o commissario expedicionario, e póde acompanhar como almocreve a recovagem, a legislação acerca dos recoveiros comprehende o que está á testa da administração e os mesmos almocreves e barqueiros.

## ART. LXXVI

172. O chefe d'um estabelecimento de commissão de transportes, além dos deveres, que como mandatario mercantil lhe incumbem, é obrigado a ter e a arrumar um livro de registro, em que lançará por ordem progressiva de numeros e datas a resenha de todos os effeitos, de cujo transporte se encarregar, com expressão

de sua qualidade, — pessoa, que os carrega, — destino, que levam, — nome, appellido e domicilio do consignatario, e do recoveiro, almocreve, carreteiro ou barqueiro, — e preço do carreto.

## ART. LXXVII

173. O livro mencionado no artigo precedente será paginado, rubricado e encerrado pelo magistrado civil territorial do domicilio do estabelecimento.

## ART. LXXVIII

174. Tanto o carregador como o recoveiro das fazendas têm direito a exigir-se mutuamente uma cautela de recovagem, que deve conter: — 1.º o nome, appellido e domicilio do carregador; — 2.º o nome, appellido e domicilio do recoveiro; — 3.º o nome, appellido e domicilio da pessoa, a quem a fazenda é dirigida; — 4.º a data, em que a expedição se faz; — 5.º o lugar, onde deve fazer-se a entrega; — 6.º a designação das fazendas, mencionando-se a sua qualidade generica, peso, marcas, numeros ou signaes externos dos volumes; — 7.º o frete ou preço do transporte; — 8.º o praso, dentro do qual deve verificar-se a entrega; — 9.º a indemnisação, por que responde o recoveiro, se a esse respeito houve convenção prévia; — 10.º e tudo o mais, que tenha entrado em ajuste no contracto da remessa, transporte, e entrega.

## ART. LXXIX

175. A cautela de recovagem é o titulo legal do contracto entre o carregador e o recoveiro: por ella se decidirão todas as questões acerca do transporte das fazendas: contra ella não são admissiveis excepções algumas, salvo de falsidade, ou erro involuntario da redacção.

## ART. LXXX

176. Em falta de cautela de recovagem, as questões de transporte de fazenda serão resolvidas pelas provas juridicas, que faça cada uma das partes em apoio de suas pretensões; mas o carregador será, primeiro que tudo, obrigado a provar a entrega da mercadoria ao recoveiro, caso este a negue.

## ART. LXXXI

177. A cautela original pertence ao recoveiro. O carregador póde exigir do recoveiro um duplicado d'ella, por elle assignado: este será o seu titulo para reclamar a entrega no lugar e tempo estipulado. Cumprido por ambas as partes o contracto, trocar-se-hão os titulos: o em virtude d'esta troca se haverão por extinctas as suas respectivas acções e obrigações. Não podendo o consignatario devolver a cautela ao recoveiro por perda, extravio, ou por outra qualquer causa, o consignatario deve dar recibo dos effeitos entregues.

## ART. LXXXII

178. Durante o transporte, as fazendas fazem por conta e risco de seu dono, e não do recoveiro, salvo convensão em contrario. Serão por tanto de conta do proprietario todos os danos e menoscabos, que ás fazendas aconteçam durante o transporte por caso fortuito inevitavel, violencia insuperavel, ou pela natureza e vicio proprio d'ellas, ficando o recoveiro obrigado á prova plena e legal de qualquer dos accidentes acontecidos.

## ART. LXXXIII

179. Fóra dos casos prevenidos no artigo precedente, o recoveiro é obrigado a entregar os effeitos carregados no mesmo estado em que a cautela provar havel-os recebido, sem desfalque, detrimento, nem menoscabo algum: aliás pagará o valor, que teriam no tempo e logar da entrega, verificado por expertos.

## ART. LXXXIV

180. Os effeitos que o recoveiro dever pagar em caso de perda ou extravio, serão avaliados, tendo respeito á designação feita na cautela de recovagem. Ao carregador não é admissivel prova de que entre os generos designados se continham outros de maior valor, ou dinheiro metallico.

## ART. LXXXV

181. As bestas, carros, barcos, apparelhos e todos os demais instrumentos principaes e accessorios do transporte são hypotheca especial dos effeitos entregues ao recoveiro em favor do carregador.

## ART. LXXXVI

182. As avarias, acontecidas ás fazendas durante o transporte, não provindo d'alguma das tres causas designadas no art. LXXXII, fazem a cargo e responsabilidade do recoveiro.

## ART. LXXXVII

183. O recoveiro é responsavel pelas avarias procedentes de caso fortuito, ou da propria natureza dos effeitos carregados, uma vez que se prove que occorreram por negligencia sua, ou por haver deixado de tomar as precauções, que o uso tem ensinado a adoptar entre pessoas diligentes em circumstancias identicas, no dizer de expertos.

## ART. LXXXVIII

184. Cessa a responsabilidade do recoveiro nas avarias, commettendo-se engano na cautela de recovagem, suppondo os effeitos carregados de qualidade generica distincta da que realmente têm.

## ART. LXXXIX

185. Se os generos transportados ficarem, por avariados, inúteis para a venda e consumo, nos objectos proprios de seu uso, o consignatario não será obrigado a recebê-los; e poderá deixá-los por conta do recoveiro, exigir d'elle o seu valor pelo preço cor-

rente nesse dia. Quando entre os generos avariados houver algumas porções em bom estado e sem defeito, terá lugar a precedente disposição quanto aos deteriorados; o consignatario porém será obrigado a receber os illesos, se a separação se poderá fazer por porções distinctas e soltas, sem que para esse effeito se dividá em partes um objecto inteiro.

## ART. XC

186. Quando o objecto das avarias fôr sómente diminuição no valor do genero, o recoveiro será sómente obrigado a compôr a importancia do menoscabo, a juizo de arbitradores expertos.

## ART. XCI

187. A responsabilidade do expedicionario e do recoveiro começa desde o momento, em que recebe por si, ou por pessoa a esse fim por elles destinada, as fazendas a carregar no logar indicado para a carregação.

## ART. XCII

188. As duvidas, que occorrerem entre o consignatario e o recoveiro sobre o estado das fazendas ao tempo da entrega, serão verificadas por arbitradores expertos, e a sua verificação reduzida a escripto. Não se accordando os interessados, proceder-se-ha a deposito das fazendas em armazem seguro, e as partes seguirão seu direito conforme a justiça.

## ART. XCIII

189. A acção de reclamação por damno ou avaria, que se encontrar nas fazendas ao abrir os volumes, só terá logar contra o recoveiro dentro das vinte e quatro horas seguintes ao reconhecimento d'ellas, se na sua parte externa se não virem signaes do damno ou avarias, que se reclamam.

Passado esse termo, ou tendo-se pago o frete, não tem logar reclamação alguma contra o recoveiro ácerca do estado da fazenda conduzida.

## ART. XCIV

190. O recoveiro é responsavel por quanto resultar de omissão sua no cumprimento das formalidades das leis fiscaes em todo o curso da viagem, e na entrada no logar do destino.

Se porém o recoveiro proceder por ordem formal do dono ou consignatario, a sua responsabilidade cessa, salvas comtudo as penas pecuniarias ou corporaes, em que ambos incorram segundo a lei.

## ART. XCV

191. O recoveiro não tem direito algum a investigar o titulo por que o consignatario recebe as fazendas que transportar: deve entregal-as logo e sem estorvo pelo só facto de se achar designado na cautela para recebê-las.

Não o fazendo assim, responderá por todos os prejuizos emergentes da demora.



## ART. XCVI

192. Não se achando o consignatario no domicilio indicado na cautela, ou recusando receber as fazendas, o recoveiro reintrará o deposito judicial d'ellas á disposição do carregador ou tomteante, sem prejuizo do direito do terceiro.

## ART. XCVII

193. O carregador póde variar a consignaço dos effeitos em caminho; o recoveiro é obrigado a cumprir a nova ordem, uma vez que o carregador lhe entregue o duplicado da cautela assignada pelo recoveiro.

## ART. XCVIII

194. Exigindo a variaço de destino variaço de caminho, ou que o recoveiro passe além do lugar designado na cautela, fixar-se-ha a alteraço de frete por accordo de ambos: não se accordando, o recoveiro sómente será obrigado a fazer a entrega no lugar designado no primeiro contracto.

## ART. XCIX

195. Havendo entre o carregador e o recoveiro pacto expresso acerca do caminho a seguir no transporte, o recoveiro não poderá d'elle variar: pena de responder por todos os damnos, que por qualquer causa aconteçam ás fazendas transportadas, e de pagar além d'isso a pena convencional, que se houver estipulado.

Na falta de pacto expresso, é do arbitrio do recoveiro seguir o caminho que melhor lhe convenha, uma vez que se dirija via recta ao ponto, onde deve entregar as fazendas.

## ART. C

196. Tendo-se fixado prazo para entrega das fazendas, a entrega deverá ser dentro d'elle verificada: pena de pagar o recoveiro a indemnisaço estipulada na cautela, sem que nem o carregador, nem o consignatario tenham a outra coisa direita. Excedendo porém o retardamento o dobro do tempo estipulado na cautela, o recoveiro, além da indemnisaço pactuada, responderá pelos prejuizos d'ahi resultantes.

## ART. CI

197. Não havendo na cautela de recovagem prazo estipulado para a entrega dos effeitos a transportar, o recoveiro tem obrigaço de conduzi-os na primeira viagem que fizer para o lugar de destino: pena de responder pelos prejuizos da demora.

## ART. CII

198. Os effeitos carregados são hypotheca especial do frete, despesa e direitos da conduço. Este direito de hypotheca passa de um recoveiro a outro, e o derradeiro reassume as acções de todos os precedentes.

## ART. CIII

199. O privilegio estabelecido no artigo precedente cessa; logo que as fazendas passam a terceiro possuidor, ou quando dentro d'um mez consecutivo á entrega o recoveiro não usar do seu direito. Em um e outro caso o recoveiro conserva sómente a qualidade de credor ordinario com acço pessoal contra o recbedor das fazendas.

## ART. CIV

200. O consignatario não póde differir o pagamento do frete dos generos recebidos, passados as vinte e quatro horas seguintes á entrega; e no caso de retardamento, não havendo reclamaço sua sobre desfalques ou avarias, o recoveiro poderá requerer a venda judicial dos generos transportados em tanta quantidade, quante baste para cobrir o preço do frete e gastos suppridos.

## ART. CV

201. Intentando o recoveiro a acço dentro do mez seguinte ao dia da entrega, o seu direito subsiste, posto que o consignatario quebre.

## ART. CVI

202. O expedicionario e o recoveiro respondem por todas as pessoas intermedias, que empregarem no transporte das mercadorias. As pessoas intermedias, que o expedicionario e recoveiro assim empregarem, são subrogados nos seus direitos e obrigações.

## TITULO III

## DOS ACTOS COMMERCIAES, E SUA COMPETENCIA

## ART. I

203. A lei entende em geral por actos de mercancia toda a troca e compra de mercadorias para serem revendidas por grosso ou retalho, em bruto ou trabalhadas, ou simplesmente para lhes alugar o uso.

## ART. II

204. A lei reputa em particular actos de commercio — 1.º as empresas de commissões; — 2.º tudo o que tem relação com letras de cambio sem distincço de qualidade das pessoas; — e com letras de terra, livranças e bilhetes á ordem a respeito de commerciantes sómente; — 3.º as operaço do banco e corretagem; — 4.º tudo o que tem relação á construcço, concerto e esquipaço de navios, e bem assim á compra e venda de qualquer genero de embarcaço; — 5.º todas as expediçoes, consignaçoes, e trans-

portes de mercadorias: — 6.º toda a compra e venda de apprestos, apparatus e victualhas de navios: — 7.º as associações e parcerias de armadores de navios, os fretamentos, os contractos de risco, e quaesquer outros relativos ao commercio de mar: — 8.º tudo o que respeitar ao ajuste de soldadas e obrigações de officiaes, tripulação e gentes de mar, e serviço de embarcações de commercio: — 9.º quanto respeitar a feitores, caixeiros e outros empregados de negociantes, no que é concernente ao commercio do mercador, a que estão addidas: — 10.º todos os contractos de seguro, seja qual fór a sua especie.

## ART. III

205. São egualmente materias commerciaes as obrigações e direitos resultantes da abalroação, assistencia ou salvados em caso de naufragio, varação, encalho, ou arrecadação de reliquias naufragas.

## ART. IV

206. São da exclusiva competencia dos juizes e tribunaes de commercio todas as acções e questões emergentes de actos de commercio.

## ART. V

207. Os tribunaes de commercio são essencialmente juizes de equidade.

## TITULO IV

DAS OBRIGAÇÕES COMMUNS A TODOS OS QUE PROFESSAM  
COMMERCIO

## ART. I

208. Todo aquelle que da mercancia faz profissão habitual é obrigado por esse facto aos actos e fórmas estabelecidas na lei mercantil.

Estes actos consistem: — 1.º na obrigação de lançar num registro solemne todos os documentos, a que a lei marca este requisito: — 2.º na obrigação de seguir uma ordem uniforme e rigorosa de contabilidade e escripturação nos termos precisos determinados pela lei: — 3.º na obrigação de conservar a correspondencia relativa ao gyro commercial: — 4.º na obrigação de prestar contas nos termos da lei.

## SECÇÃO I

## Do registro publico de commercio

## ART. II

209. Na secretaria de cada um dos tribunaes de commercio ordinarios haverá um registro publico de commercio, guardado pelo respectivo secretario, responsavel, como official publico, pela exactidão e legalidade de seus assentos.

## ART. III

210. O secretario é obrigado a inscrever num registro especial a matricula dos negociantes, que se habilitarem no tribunal; e a guardar e escripturar tantos volumes distinctos, quantos forem os objectos especiaes de registro.

## ART. IV

211. Pertence ao registro publico de commercio a inscripção dos seguintes documentos: — 1.º escripturas ou cartas de dotes celebradas com negociantes, quer antes de sel-o, quer em tempo que professem habitualmente o commercio: — 2.º os escriptos ou escripturas de companhias, sociedades e parcerias commerciaes: — 3.º a auctorisação, procuração ou poderes dados a feitores, ou a quaesquer empregados na direcção e administração dos negocios dos commerciantes: — 4.º todas as escripturas ou escriptos de commerciantes ou com commerciantes, que contiverem hypotheca: — 5.º todos aquelles documentos, a que neste codigo é ordenado registro.

## ART. V

212. O secretario é obrigado a ter sempre em dia um indice geral por summario de todos os documentos, lançados em os diversos registros, apontando as suas diversas paginas, sem deixar entre summario e summario lacuna ou espaço em continuidade: pena de se lhe haver por culpa.

## ART. VI

213. Cada novo livro de registro, que começar a escripturar-se, será paginado, e todas as folhas rubricadas pelo presidente do tribunal, com abertura e encerramento na fórma usual.

## ART. VII

214. Todo o commerciante é obrigado a apresentar ao registro o documento, que nelle deva lançar-se, dentro de quinze dias da sua data. Nas cartas de dote, contrahidas por pessoas não negociantes, e que depois o venham a ser, contar-se-hão os quinze dias desde o da matricula.

## ART. VIII

215. As hypothecas não registradas, e as escripturas ou cartas

de dote não lançadas, nos termos do artigo precedente, serão inefficazes, quanto á preferencia do credito total e hypothecario em concurso creditorio de privilegio inferior.

## ART. IX

216. Os poderes, conferidos aos feitores e caixeiros para administração dos negocios mercantis de seus preponentes, não produzirão acção entre o mandante e mandatario, não se effectuando o registro no termo acima designado, observando-se, quanto ás obrigações contrahidas pelo mandatario, o legislado neste codigo no titulo — *Das feitorias*.

## ART. X

217. As escripturas ou escriptos de sociedade ou parcerias, não registradas no termo da lei, não produzirão acção entre os interessados, nos termos legislados no titulo — *Das sociedades* — mas não deixarão por isso de ser efficazes a favor de terceiros, que com a sociedade ou parceria tenham contrahido.

## SECÇÃO II

## Da escripturação e correspondencia mercantil

## ART. XI

218. Todo o commerciante é obrigado a ter livros de registro de sua contabilidade e escripturação mercantil. O numero e especies de livros e fórma de sua arrumação é inteiramente do arbitrio do commerciante, com tanto que seja regular, e tenha os livros, que a lei especifica como necessarios.

## ART. XII

219. Todo o commerciante deve necessariamente ter um *Diario*, isto é, um registro com todos os seguintes requisitos: — que apresente, dia por dia, por ordem da data, sem lagunas, entrelinhas ou transportes para a margem, as suas dividas activas ou passivas, as suas operações mercantis, as suas negociações, accites ou indossos de letras ou creditos negociáveis, as suas convenções, e em geral tudo o que receber ou pagar, seja qualquer que fôr o titulo.

## ART. XIII

220. Todo o commerciante é obrigado a guardar um copiador de todas as cartas commerciaes que escrever, arrumado em continuação de datas; e a emmassar e archivar todas as cartas mandadeiras, que receber.

## ART. XIV

221. Todo o commerciante é obrigado a dar balanço a seu activo e passivo nos tres primeiros mezes de cada anno, e a lançal-o num livro de registro particular com esse destino, e assignal-o no livro.

## ART. XV

222. O commerciante, que, em caso de quebra, se achar não haver satisfeito precisamente ás determinações dos tres artigos precedentes, será declarado culposo nos termos legislados no titulo — *Das quebras*.

## ART. XVI

223. Todo o commerciante tem obrigação de conservar e guardar os livros de sua escripturação mercantil pelo espaço de trinta annos.

## ART. XVII

224. Os livros de escripturação commercial, designados pela lei e com os requisitos d'ella regularmente arrumados, podem ser admittidos em juizo a fazer prova entre commerciantes, em facto de seu commercio, pelo modo e nos casos expressos neste codigo.

## ART. XVIII

225. A exhibição judicial dos livros de escripturação commercial, por inteiro, balanços e outros documentos relativos, só pôde ser ordenada a favor dos interessados em questões de successão, communhão ou sociedade, direcção ou gestão mercantil por conta d'outrem, e em caso de quebra.

## ART. XIX

226. O juizo ou tribunal de commercio, que conhecer d'uma causa, pôde mesmo *ex officio* na pendencia da lide ordenar que os livros de escripturação de qualquer ou de ambos os litigantes sejam apresentados em juizo para d'elles se averiguar e extrahir o tocante á questão. Se neste caso os livros se acham em diverso districto, expede-se precatoria em fórma commum, e o exame é feito pelo juiz deprecado, e por elle remetido o instrumento competente.

## ART. XX

227. Todo aquelle que recusa apresentar os seus livros, quando o juiz o manda, ou a parte contraria se offerece a prestar-lhes fé, gera uma presumpção contra si; e o juiz pôde em um e outro caso deferir o juramento á outra parte.

## ART. XXI

228. A obrigação d'um balanço geral, estabelecida no art. XIV d'este titulo, entende-se sómente de tres em tres annos a respeito de mercadores de retalho.

## ART. XXII

229. Os mercadores de retalho não são obrigados a lançar no Diario as suas vendas individualmente: basta que façam cada dia o assento do producto de todo o dia das que fizeram a dinheiro de contado, e nas contas correntes as que houverem fiado.

## ART. XXIII

238. Todo o commerciante pôde fazer a sua escripturação mercantil por si, ou por outrem; mas neste caso é obrigado a dar ao guarda-livros, que empregar, uma auctorisação especial e por escripto. Esta auctorisação será registrada no registro publico do commercio.

## ART. XXIV

231. Nenhuma auctoridade, juizo ou tribunal, debaixo de prêtexto algum, por mais especioso que seja, pôde fazer ou ordenar varejo ou diligencia alguma para examinar se o commerciante arruma, ou não, devidamente os seus livros de escripturação mercantil.

## SECÇÃO III

## Da prestação de contas

## ART. XXV

232. Toda a negociação é objecto d'uma conta. E toda a conta deve ser certa, exacta e conforme á escripturação dos livros do que a presta, e munida dos competentes documentos probatorios de suas respectivas addições.

## ART. XXVI

233. Finda cada negociação, ou em transacções commerciaes de curso seguido, os commerciantes correspondentes são respectivamente obrigados á prestação da conta da negociação finda, ou da conta corrente fechada no fim de cada anno.

## ART. XXVII

234. Todo o commerciante, que contracta por conta de outrem, é obrigado a prestar conta especifica da sua commissão ou gestão.

## ART. XXVIII

235. Todo o administrador de fazenda alheia é obrigado a apresentar balanço de sua administração, formado á face de livros regularmente arrumados e comprovado por documentos legaes.

## ART. XXIX

236. Quando mais do que um socio, ou todos junctos, administram o cabedal commum, os socios podem nomear um guarda-livros para a formação do balanço. Esta nomeação é sujeita á solemnidade do art. XXIII d'este titule.

## ART. XXX

237. Na prestação de contas cada qual responde pela parte que teve na administração. A despesa da prestação das contas é sempre a cargo da fazenda administrada.

## ART. XXXI

238. Sómente se entende prestada a conta depois de terminadas todas as suas questões relativas.

## ART. XXXII

239. Em regra a prestação das contas deve fazer-se no domicilio da administração.

## ART. XXXIII

240. Todavia o caixa d'um navio pôde obrigar o capitão a dar contas em qualquer porto ou logar, em que cesse de governal-o.

FIM DO PRIMEIRO LIVRO.

# LIVRO II

## DAS OBRIGAÇÕES COMMERCIAES

### TITULO II

#### DA NATUREZA, FORMAÇÃO E EFEITOS DAS OBRIGAÇÕES

##### EM GERAL

###### ART. I

241. O vinculo legal, pelo qual alguem é adstricto a dar, fazer ou pagar alguma cousa, chama-se obrigação.

###### ART. II

242. As obrigações, que nascem da lei, resultam da lei só, ou da lei em consequencia d'um facto de homem. As obrigações, que nascem da lei por um facto de homem resultam d'um facto licito, ou d'um facto illicito.

###### ART. III

243. Os pactos e convenções puramente naturaes, celebrados entre commerciantes, produzem obrigação e acção.

###### ART. IV

244. As disposições de direito civil ácerca da capacidade dos contrahentes, requisitos dos contractos, excepções e causas, que os rescindem e invalidam, procedem nas convenções commerciaes debaixo da modificação e restricções d'este codigo.

###### ART. V

245. Os commerciantes podem contractar e obrigar-se: — 1.º por escriptura publica; — 2.º com intervenção de corretor, quer reduzindo o contracto a escripto, quer na fé do seu protocollo; — 3.º por escripto particular exarado por qualquer pessoa, e firmado pelos contrahentes, ou por testemunha a rogo seu e em seu nome; — 4.º por correspondencia epistolar. Os commerciantes, que contractarem por qualquer d'estes modos, ficam obrigados, e podem ser compellidos em juizo a cumprir as obrigações contrahidas.

###### ART. VI

246. Da disposição do artigo precedente são exceptuados os contractos, a que neste codigo se estabelecem determinadamente fórmãs e solemnidades particulares. Estas fórmãs e solemnidades

serão pontualmente observadas: pena de improcedencia da acção em juizo, e de nullidade, oppondo-se qualquer das partes.

#### ART. VII

247. Os contractos entre commerciantes podem ser verbalmente celebrados, seja qual for o montante da sua somma ou valor; mas em tal caso a prova testemunhal só poderá ser admittida, havendo começo de prova por escripto, e a arbitrio dos tribunaes.

#### ART. VIII

248. As escripturas, apolices, ou quaesquer outros escriptos commerciaes por obrigações contrahidas em territorio portuguez, seja qual for a nação dos contrahentes, serão inadmissiveis em juizo, não sendo exarados no idioma vulgar do reino.

#### ART. IX

249. Todo o documento de contracto commercial, em que houver lacuna, raspadura, ou emenda intelligivel, ou não resalvadas pelos contrahentes assignando a resalva, não terá effeito algum em juizo.

#### ART. X

250. Julga-se perfeito e obrigatorio o contracto commercial verbal, logo que os contrahentes convierem em termos claros e expressos sobre a coisa, objecto do contracto, e nas prestações reciprocas, determinadas todas as circumstancias, que devem guiar-se no modo do cumprimento do contracto.

#### ART. XI

251. Quando a convenção depende do simples consentimento sem necessidade de intervenção de coisa para o cumprimento do contracto, este, intervindo corretor, será havido por perfeito e concluido, apenas os contrahentes acceitarem sem reserva as proposições do corretor: dada a acceitação não tem mais logar o arrependimento das partes.

#### ART. XII

252. As convenções, contrahidas por correspondencia epistolar, serão consideradas concluidas e obrigatorias, desde que aquelle, que recebeu a proposta, expedir a carta de resposta acceitando-a pura e simplesmente, sem condição, nem reserva. Até este ponto é livre do proponente o retractar a proposta; salvo, se a fez e se compromettosse a expedir resposta, e a não dispôr do objecto do contracto, sendo depois de rejeitada a sua proposição, ou até que decorresse um prazo determinado.

As negociações doudiças são sempre obrigatorias, desde que o primeiro proponente a ellas se conforma com a condição

#### ART. XIII

253. Para que o contracto de commercio produza effecto em juizo, é necessario que veres sobre objecto mercantil, e de natureza certa e determinada.

#### ART. XIV

254. Havendo no contracto commercial pena comminatoria de indemnisação fixa, a parte, prejudicada pelo não cumprimento do contracto, póde ou exigir a pena, ou demandar o complemento do contracto. Usando porém d'uma d'estas acções, a outra ficará extincta.

255. Os contractos illicitos, posto que recaiam sobre operações commerciaes, não produzem obrigação, nem acção. São illicitos os contractos, que recadem sobre objecto prohibido pelas leis d'estes reinos.

#### ART. XVI

256. As palavras dos contractos e convenções mercantis devem inteiramente entender-se segundo o estylo e uso recebido no commercio, e no mesmo modo e sentido por que os negociantes se costumam explicar, posto que, d'outra sorte entendidas, podessem significar outra cousa.

#### ART. XVII

257. A boa fé, a simples e justa interpretação, deduzida da vontade dos contrahentes, deve prevalecer sempre, na interpretação das convenções mercantis, ao rigoroso e estrecto significado das palavras, sem se admittirem intelligencias cavilosas e contrarias ao verdadeiro espirito do contracto.

#### ART. XVIII

258. Sendo necessario interpretar as clausulas do contracto, e não se accordando as partes na resolução da duvida, a interpretação terá por base: — 1.º as clausulas do mesmo contracto ajustadas e consentidas, que possam explicar as duvidosas; — 2.º os factos dos contrahentes, posteriores ao contracto, que tenham relação com a questão; — 3.º o uso commum e practica geralmente observada nos casos da mesma natureza, e especialmente o costume do logar; — 4.º o juizo de pessoas practicas no ramo de commercio relativo á duvida.

#### ART. XIX

259. Omittindo-se na redacção do contracto clausulas necessarias á sua execução, não se accordando as partes na explicação da sua vontade, presume-se haver-se ajeitado ao que é d'uso e practica em taes casos no logar da execução do contracto.

#### ART. XX

260. Apresentando as partes diversos exemplares d'um mesmo contracto, em que interviéra corretor, divergentes entre si, a duvida será explicada, ou a contradicção resolvida pelo assento do livro do corretor, sendo lançado em forma legal, e afrmado em regra.

## ART. XXI

261. Em caso de rigorosa duvida, que não possa resolver-se segundo as bases acima estabelecidas, decidir-se-ha a favor do devedor.

## ART. XXII

262. Toda a estipulação feita em moeda, peso ou medida, não cessante no paiz da execução, será reduzida á moeda, peso ou medida d'este paiz por convenção das partes; — ou discordando, a juizo de arbitradores expertos. Acerca das moedas em letras de cambio guardar-se-ha o disposto no art. LVII do titulo VII d'este livro.

## ART. XXIII

263. Se, para designar a moeda, peso ou medida, se usar no contracto d'uma voz generica, que convenha a valores ou quantidades diversas, entender-se-ha feita a obrigação na moeda, peso ou medida em uso nos contractos de igual natureza.

## ART. XXIV

264. No contracto, em que se tractar de distancias, a expressão generica de leguas e heras entende-se das que estão em uso no paiz a que o contracto se refere.

## ART. XXV

265. No computo de dias, mezes e annos se entenderá nos contractos por — dia, o espaço de vinte e quatro horas; por — mez, qual se acha designado no calendario gregoriano; e por — anno, o decurso de trezentos e sessenta e cinco dias.

## ART. XXVI

266. Em todas as obrigações mercantis a termo fixo, constante de numero determinado de dias, não se conta em caso algum o dia da data do contracto, senão o seguinte immediato; salvo convenção expressa: conta-se porém o dia da expiração do termo, que se chama dia do vencimento.

## ART. XXVII

267. Nas obrigações a termo não é admissivel reclamação alguma judicial sobre a sua execução, salvo depois do dia do vencimento.

Exceptua-se o caso, em que a lei altera o vencimento da estipulação. (Ver art. 376 e 378)

## ART. XXVIII

268. A lei não reconhece termos ou condições algumas de graça, favor, cortezia, ou que debaixo de qualquer outra denominação defiram o cumprimento das obrigações commerciaes, salvo os que forem expressamente estipulados no contracto.

## ART. XXIX

269. Toda a obrigação mercantil, que não tiver termo fixo es-

tipulado pelas partes, é exigivel passado dez dias depois da contrahida, salvos os casos expressos neste codigo.

## ART. XXX

270. Os effeitos da mora no cumprimento das obrigações commerciaes começam em regra desde que o credor interpellar judicialmente o devedor, ou lhe intimar protesto lavrado e tomado ante o juiz, ou official publico competente, salvas as determinações legisladas nos titulos — *Do mutuo*, e — *Dos juros*.

## ART. XXXI

271. As obrigações mercantis dissolvem-se e extinguem-se pelos modos declarados no titulo respectivo d'este codigo.

## TITULO II

## DO MUTUO MERCANTIL

## ART. I

272. O mutuo, segundo o direito civil, é o contracto de emprestimo de cousa consistente em numero, peso e medida, feito debaixo da condição de que a cousa emprestada será restituída pelo mutuuario no tempo aprasado na convenção, ou marcado na lei, verificando-se o pagamento ou restituição no mesmo genero e bondade, em que fôra recebida.

## ART. II

273. O dominio da cousa mutuada passa para o tomador. E não pagando, ou restituindo no tempo estipulado no contracto, fica constituido em mora.

## ART. III

274. Todo o contracto commercial, feito a credito, envolve em si o contracto de mutuo. O credito é um emprestimo reciproco, que se faz de fazendas ou dinheiro sobre a reputação da probidade e solvabilidade d'um negociante. O credito pois é o mutuo mercantil, e em ultima analyse o unico contracto, a que todas as convenções commerciaes se podem referir.

## ART. IV

275. Prestado o credito precipua ou accidentalmente em qualquer contracto mercantil, a estipulação, a mora, o lucro cessante e damno emergente, resultante da privação da cousa emprestada ou fiada, legitimam os juros.

## ART. V

276. Para que o mutuo seja reputado emprestimo mercantil, é necessario: — 1.º que a cousa ou credito emprestado seja destinado a operação mercantil; — 2.º que, pelo menos, o devedor seja commerciante. Faltando qualquer d'estes requisitos, o mutuo será reputado puramente civil.

## ART. VI

277. A restituição da cousa emprestada por tempo indeterminado, só poderá ser pedida, passados os prazos estabelecidos na lei.

## ART. VII

278. Sendo o empréstimo a dinheiro, e sobre vindo augmento ou diminuição de seu valor antes do embolso, observar-se-ão as bases estabelecidas no art. LVXI do titulo—*Das letras de cambio*, e o legislado no art. XXII do titulo precedente.

## TITULO III

## DOS JUROS COMMERCIAES

## ART. I

279. Em commercio é licito estipular juros pelo simples empréstimo, quer de dinheiro, quer de generos, quer de outras cousas moveis fungiveis. Os juros serão sempre estipulados em dinheiro.

## ART. II

280. Os juros convencionaes podem ser estipulados pelos contrahentes sem limite de taxa, mas com a qualidade especifica de juros, e não de outra sorte. A taxa de juros convencionaes só pôde ser fixada por escripto. Havendo estipulação de juros sem fixação de taxa, entende-se estipulada a taxa de lei.

## ART. III

281. Em falta de convenção das partes, os juros commerciaes são de seis por cento ao anno. Se o crêdor pretender mais, justificando circumstancias, que ao juiz pareçam ponderosas, a quota do excesso será determinada por arbitadores commerciaes.

## ART. IV

282. O mutuuario, que pagou juros não estipulados, nem pôde repetir-os nem imputal-os no capital, salvo excedendo a taxa da lei; e nesse caso poderá, ou repetir o excesso, ou imputal-o no principal.

## ART. V

283. O pagamento dos juros não o de estipulados não obriga o mutuuario a pagal-os de futuro; porém o juro estipulado deve-se até o dia do embolso, ou entrega do capital, ainda que uma ou outra cousa tenham logar depois do vencimento do termo.

## ART. VI

284. A quietação do capital, dada sem reserva de juros, faz presumir o pagamento d'elles, e opera a descarga do mutuuario.

## ART. VII

285. O mutuante, que recebe juros menores dos estipulados, não pôde mais exigir a differença passada; nem todavia os juros se julgam por isso reduzidos de futuro.

## ART. VIII

286. Os juros vencidos de capitaes podem produzir juros, ou por um litigio, ou por uma convenção particular, tractando-se de juros vencidos por um anno. Em reformas de obrigações mercantis é licito capitalisar no novo titulo os juros vencidos para vencimento de novos juros, fosse qual fosse o prazo da duração do titulo precedente.

## ART. IX

287. Nas obrigações, que se limitam ao pagamento d'uma certa somma de dinheiro, os damnos e interesses, resultantes da mora, consistem meramente na condemnação dos juros legais, salvo os casos especialisados neste codigo. E devem-se desde a contestação da lide, salvo quando a lei manda que decorram pleno jure.

## ART. X

288. Têm logar o decurso e contagem de juros, todas as vezes que se dá mora no pagamento de divida commercial liquida; e bem assim desde que se forma a liquidação de conta corrente entre duas casas commerciaes, não sendo o debito effectivamente saldado pela casa devedora.

## ART. XI

289. Aos commerciantes é dado contar reciprocamente juros mercantis sobre as respectivas parcelas de suas contas correntes sendo as partidas certas e liquidas, sem embargo de não haver precedido interpeção alguma a esse respeito.

## ART. XII

290. O juro por adiantamento de credito corre a favor do commeroante crêdor, posto que se não effectue a liquidação material da conta com o devedor.

## ART. XIII

291. O socio, que devia entrar com uma somma de dinheiro, e o não fez, deve pleno jure, e sem dependencia de litigio, os juros d'essa somma a contar do dia, em que com ella devia entrar. O mesmo é a respeito das sommas, que tirar da caiza social para proveito seu particular, a contar do dia, em que as tirou; e não sem prejuizo d'outras indemnisações, a terem logar.

## ART. XIV

292. O commissario, sobre quem um banqueiro ou negociante saca por antecipação, vence, além da commissão, juros.

## ART. XV

293. O mandatario, que recebe dinheiro sem ordem, ou que recebido o não remette na forma da ordem, é devedor de juros ao committente.

## ART. XVI

294. O mandatario é devedor de juros das sommas, que em



preparar em uso proprio, a datar do emprego, e das que tiver em seu poder, a contar do dia, em que estiver em mora.

## ART. XVII

295. Os juros dos adiantamentos, feitos pelo mandatario, são pelo mandante devidos a contar do dia, em que effectivamente se verificarem os adiantamentos.

## ART. XVIII

296. Contra negociantes devedores, que quebram, não correm juros, posto que estipulados, depois de feita a declaração da quebra a contar da sua abertura.

## ART. XIX

297. Os descontos das letras de cambio, ou da terra á ordem, das livranças á ordem, e de quaesquer outras obrigações commerciaes escriptas, não estão sujeitos a taxa alguma de preços, sendo inteiramente livre a este respeito a convenção das partes.

## TITULO IV

## DO COMMODATO MERCANTIL

## ART. I

298. Commodato é o empréstimo gratuito, que se faz de alguma coisa para certo uso. Os principios de direito civil, que regem este contracto, são applicaveis ao commodato mercantil, salvas as disposições dos seguintes artigos.

## ART. II

299. Para que o commodato seja mercantil é necessario: — 1.º que ambos os contraentes sejam commerciantes; — 2.º que a coisa emprestada seja mercadoria ou genero de commercio. O commodato, a que faltarem estes requisitos, será reputado puramente civil.

## ART. III

300. Ao commodante não compete a acção de reivindicação contra o que houve do commodatario a coisa commodata por venda, ou por outro qualquer titulo: fica-lhe todavia salva a acção de commodato contra o commodatario.

## ART. IV

301. Se o commodatario, nos termos do artigo precedente, se torna insolvente, o commodante não tem direito algum subsidiario contra o possuidor, a quem a mercadoria fosse alheada.

## ART. V

302. O commodatario responde por casos fortuitos e de força maior, incorrendo em culpa levissima. Assim, se remover a coisa dada em commodato para logar diverso d'aquelle, para que se

pecificadamente fora emprestada, e ella vier a perecer por caso fortuito ou força maior, o commodatario responderá pelo seu equivalente.

## ART. VI

303. O commerciante, que carregar em commodato fazendas conjunctamente com outras proprias suas, deve empregar com as fazendas emprestadas exactamente as mesmas diligencias, que com as suas usar. Se no mesmo sinistro salvar as suas, e não as alheias, responderá pela perda. Perdendo-se parte d'umas e outras fazendas, a perda será equilibrada por contribuição reciproca, determinada por arbitadores.

## TITULO V

## DO DEPOSITO MERCANTIL

## ART. I

304. Deposito é o contracto, pelo qual o depositador, quer dono, quer consensuado, dá em guarda uma coisa em especie ou quantidade, que o depositario recebe e acceita gratuitamente com a obrigação de a restituir na mesma especie.

Este contracto aperfeiçoa-se pela tradição real ou ficta da coisa depositada, á qual tambem se chama deposito: é regular, ou irregular. *em livro: irregular*

## ART. II

305. É só considerado deposito mercantil o que é feito: — 1.º em consequencia de uma operação commercial: — 2.º de mercadoria ou genero de commercio: — 3.º e por contraentes commerciantes.

## ART. III

306. O deposito mercantil é irregular. O depositario pôde exigir uma commissão pela guarda da coisa ou na convenção, ou segundo o uso da praça em falta de pacto expresso.

## ART. IV

307. O banqueiro ou depositario de dinheiro pôde usar do deposito, e é só devedor da quantidade numerica; salvo consistindo o deposito em certa qualidade especifica de moedas para ser volvida a especie effectivamente depositada. Neste caso deve a especie, como está legislado no liv. I, tit. I — *Dos commerciantes*, secção III — *Dos banqueiros*.

## ART. V

308. O perigo e commodo da quantidade numerica de dinheiro depositado corre por conta do banqueiro, ou depositario d'elle. O perigo e commodo da coisa certa e qualificada corre por conta

do depositador, salvo o caso de culpa, negligencia, ou dolo do depositario.

## ART. VI

309. Consistindo o deposito em papeis de credito com vencimento de juros, o depositario é obrigado á cobrança, e a todas as demais diligencias necessarias para a conservação de seu valor e efeitos legais: pena de responsabilidade pessoal.

## ART. VII

310. As obrigações respectivas do depositador e depositario são as mesmas em efeitos de commercio, quaes se acham prescriptas entre committente e commissario, ou mandante e mandatario commercial.

## ART. VIII

311. Os depositos, feitos em bancos publicos, determinam-se em seus efeitos pela lei de sua instituição.

## TITULO VI

## DO PENHOR MERCANTIL

## ART. I

312. Chama-se empenho o contracto, pelo qual o devedor entrega ao seu crédor uma cousa movel em segurança da divida. A cousa dada chama-se *penhor*. O penhor pôde ser dado por terceiro a favor do devedor.

## ART. II

313. O empenho confere ao crédor o direito de pagar-se pelo penhor com privilegio e preferencia aos demais crédores: Mas este privilegio e preferencia só terá lugar, sendo o contracto escripto, e existindo o penhor na posse do crédor, ou de terceiro de convenção das partes.

## ART. III

314. A entrega do penhor ao crédor, ou a terceiro convencional, pôde ter lugar effectiva ou symbolicamente: — 1.º entrega das chaves do edificio, onde as fazendas empenhadas: — 2.º por declarações ou verbas nos livros de quaesquer estações publicas, onde se acharem: — 3.º pela tradição do conhecimento, ou cautella de recovagem.

## ART. IV

315. Qualquer credito, obrigação ou titulo de divida pôde ser dado em penhor e segurança de outra divida. Neste caso valida-se a tradição juridica pela simples entrega do titulo, sem necessidade de notificação do devedor.

## ART. V

316. A obrigação de cobrança e mais diligencias, necessarias para conservar a validade do titulo empenhado nos termos do artigo precedente, passa para o crédor, uma vez que o devedor lhe ministre as auctorisações, a esse fim necessarias.

## ART. VI

317. O preço de penhor é subrogado na obrigação, por que este responde.

## ART. VII

318. Quando um commerciante ou mercador empenha seus bens em geral, em segurança de divida, que deve, não se entendem empenhadas ou hypothecadas as mercadorias de seu commercio, estantes nos seus armazens ou lojas, no sentido de não poderem alhear-se, ou de passarem com vinculo de obrigação para poder de terceiro adquiridor. As mercadorias, empenhadas em geral, são obrigadas por todo o tempo que param no poder do commerciante, e saem da obrigação, quando outras fazendas se adquirem e entram no logar das primeiras.

## ART. VIII

319. É valido o penhor da mercadoria alheia, uma vez que o crédor prove e confirme por juramento a sua boa fé. Neste caso elle não poderá ser inquietado por acção ou procedimento algum judicial; salvo o direito do dono contra o devedor infiel, e os casos exceptuados no titulo — *Da reivindicção.*

## ART. IX

320. Para que o penhor seja considerado mercantil é necessario — 1.º que o contracto de empenho seja celebrado entre commerciantes: — 2.º que a divida, que se segura, proceda de operação commercial: — 3.º que o penhor seja mercadoria, genero, ou titulo de obrigação commercial. O empenho, em que faltar qualquer d'estes requisitos, só alcançará os efeitos puramente civis.

## TITULO VII

DAS LETRAS DE CAMBIO, LIVRANÇAS, OU BILHETES Á ORDEM,  
CHEQUES E LETRAS DA TERRA

## SECÇÃO I

## Da natureza e fórma das letras de cambio

## ART. I

321. A letra de cambio é o instrumento do contracto de cambio, e pôde definir-se uma carta solemne datada d'um logar, pela

qual o que a assigna, que se chama sacador, encarrega aquelle, a quem escreve, que se denomina sacado, de pagar em outro lugar, quer á vista quer numa epocha determinada, a uma pessoa designada, que se conhece pelo nome de portador, ou á sua ordem ao indossatario, uma somma de dinheiro enunciada nella, e reconhecendo haver recebido ou fiado do tomador o valor da letra nas expressões valor recebido, ou valor em conta.

## ART. II

322. A letra de cambio póde ser sacada á ordem do proprio sacador: póde ser sacada sobre um individuo, e a pagar no domicilio d'um terceiro: e póde tambem ser sacada por ordem e por conta d'um terceiro.

## ART. III

323. Todas as letras de cambio, que contiverem supposição, quer de nome, quer de domicilio, quer dos logares, donde sacadas, ou d'aquelles, aonde pagaveis, reputam-se simples promessas, mesmo a respeito de terceiro.

## ART. IV

324. A letra de cambio póde ser sacada por primeira, segunda, terceira, ou mais vias.

## SECÇÃO II

## Das obrigações entre o sacador e o tomador

## ART. V

325. Os direitos e obrigações, que resultam do contracto de cambio entre o sacador e o tomador da letra, são os mesmos que se dão entre o vendedor e o comprador.

## ART. VI

326. Não havendo convenção em contrario, e pedindo-o o tomador, o sacador é obrigado a entregar á letra de cambio por primeira, segunda, terceira ou mais vias, fazendo-se em cada exemplar menção do numero dado. Neste caso uma vale por todas quantas formam o jogo de letras emittidas.

## ART. VII

327. O tomador tem direito a exigir do sacador que a letra de cambio seja concebida a pagar, quer ao proprio tomador ou á sua ordem, quer a pessoa que elle indicar, ou á ordem d'ella.

## ART. VIII

328. O sacador, ou aquelle, por cuja conta a letra for sacada, deve apromptar a provisão ou fundos necessarios para o pagamento da letra de cambio em poder d'aquelle, sobre quem a letra é sacada, posto que seja pagavel no domicilio de terceiro: sem que todavia em nenhum caso o sacador deixe de ser pessoalmente obrigado para com o portador, salva a legislação do art. XI §. 6.

## ART. IX

329. A lei presume haver provisão ou fundos fornecidos, se no vencimento da letra de cambio, ou na epocha, em que, segundo o disposto do art. LVI d'este titulo, se reputa vencida, o sacado deve ao sacador, ou áquelle, por cuja conta a letra é sacada, uma quantia, ao menos igual ao montante da letra de cambio.

## ART. X

330. Havendo provisão ou fundos promptos na mão do sacado, e não sendo a letra aceita, mas protestada em tempo, o portador tem direito a exigir do sacador a cessão de seus direitos contra o sacado até á concorrência do montante da letra, e a entrega á custa do portador dos documentos justificativos dos direitos do sacador para os fazer valer, segundo lhe convenha.

## ART. XI

331. O sacador é obrigado a garantir a solução da letra protestada por falta de accete ou pagamento, ainda que o protesto fosse tirado fóra de tempo útil: mas neste ultimo caso reputa-se prejudicada a letra, se o sacador provar que tinha provisão ou fundos bastantes no poder do sacado ao tempo do vencimento.

## ART. XII

332. Recebendo o tomador uma letra de cambio á sua ordem para fazer a cobrança d'ella por conta do sacador ou d'um terceiro, forma-se um contracto de mandato entre o sacador, ou o terceiro, e o tomador. Este mandato contém o poder de transmittir por indosso a propriedade da letra de cambio.

## SECÇÃO III

## Do accete das letras de cambio

## ART. XIII

333. A letra de cambio deve ser aceita, quando apresentada, ou, quando muito, dentro das vinte e quatro horas da apresentação. Aquelle que retiver a letra apresentada além d'este termo é responsavel para com o portador por perdas e damnos.

## ART. XIV

334. Todo o sacado, que tiver recebido fundos sufficientes, especialmente destinados para pagar uma letra de cambio, é obrigado a aceitar essa letra.

## ART. XV

335. A promessa de aceitar uma letra de cambio, quando for sacada, não vale o mesmo que o accete: porém ministra acção por perdas e damnos contra o promittente, que depois recusar accetar.

Se a letra for sacada por conta do sacador, as perdas e danos consistem nas despesas do protesto e no recambio. Sendo sacada por conta de terceiro, as perdas e danos consistem nas despesas do protesto e no recambio, e alem d'isso na restituição ao sacador da somma, que este na fé da promessa tivesse adiantado a esse terceiro.

## ART. XVI

336. O aceite d'uma letra de cambio deve ser claramente expresso, escripto e assignado na propria letra.

Se a letra for sacada a vencer a algum tempo da vista, o aceite deverá ser datado. A falta de data neste caso torna exigivel a letra no termo nella declarado, a contar da data do saque. Achando-se a esse tempo vencida, esta letra é cobravel no dia seguinte ao da apresentação.

## ART. XVII

337. O portador d'uma letra de cambio, sacada do continente e ilhas da Europa, Açores e Madeira, e pagavel nestes reinos, quer á vista, quer a um termo da vista, deve exigir o pagamento ou aceite nos tres mezes da sua data: pena de perder o direito e acção contra os indossados, e até contra o sacador no caso de ter apromptado os fundos necessarios em tempo em poder do sacado. Esta dilatação é de seis mezes para as letras sacadas á quem do Cabo da Boa-Esperança, e do continente da America meridional e septentrional, e d'um anno para as sacadas alem dos Cabos da Boa-Esperança e Horn. Todas estas dilatações serão dobradas no tempo de guerra maritima. As letras, sacadas d'um logar d'estes reinos de Portugal e Algarves sobre outro logar d'elles, deverão ser apresentadas nos termos expostos dentro de trinta dias da sua data, e debaixo da mesma pena.

## ART. XVIII

338. O aceite d'uma letra de cambio a pagar em logar diverso do da residencia do aceitante indica o domicilio, onde o pagamento deve ser effectuado, ou o protesto feito.

## ART. XIX

339. Se o aceitante tiver apromptado fundos no domicilio do terceiro indicado, e este fallir depois do vencimento, sem que o portador tivesse tirado o protesto em tempo, o aceitante ficará desobrigado.

## ART. XX

340. O aceitante d'uma letra de cambio contrahe pelo aceite a obrigação de pagar o montante d'ella: e não pôde annullar, retractar ou riscar a sua assignatura e aceite, uma vez escripto; nem pôde impedir por embargo algum a circulação d'ella. O aceitante não é restituído contra o seu aceite, ainda que o sacador

lhe não tivesse apromptado os fundos, ou falliasse antes do aceite sem elle o saber, salvo se o portador empregou meios fraudulentos para obter o aceite.

## ART. XXI

341. O aceite não pôde ser condicional, posto que pôde ser restricto quanto á somma sacada. No primeiro caso o aceite é nullo: no segundo o portador é obrigado a admitir o aceite parcialmente protestando a letra pelo resto não aceito.

## ART. XXII

342. A letra de cambio pôde ser aceita por um terceiro que intervenha pelo sacador, ou por um dos indossados ao tempo de protestar-se de não aceita. A intervenção pôde ter logar, quer fosse, quer não fosse incumbida ao interveniente por algum dos sobreditos figurantes da letra.

## ART. XXIII

343. Apresentando-se muitas pessoas para aceitar por intervenção uma letra de cambio, protestada de não aceita, serão admittidas por preferencia e na ordem seguinte: — 1.º as que fossem encarregadas pelo sacador, ou por aquelle, por cuja conta a letra foi sacada, ou que por estes queiram intervir; — 2.º os que são encarregados para isso pelo tomador, ou por elle quizerem intervir; — 3.º os encarregados pelos indossados anteriores, ou que por elles se prestem a intervir.

## ART. XXIV

344. Os intervenientes, que se mostrarem especialmente incumbidos pela pessoa, por quem desejam intervir, preferem aos que queiram aceitar sem mandato.

## ART. XXV

345. Apresentando-se a intervir diversos individuos pelo mesmo figurante na letra, o portador pôde escolher qual quizer. O mesmo é se as diferentes pessoas, que se apresentam, não têm mandato especial de intervenção.

## ART. XXVI

346. O proprio portador pôde intervir, quer se ache encarregado para isso, quer não, e nas mesmas circumstancias expostas dar-se a si mesmo a preferencia.

## ART. XXVII

347. A intervenção será mencionada no instrumento do protesto de não aceite, e assignada pelo interveniente.

## ART. XXVIII

348. Todo o interveniente é obrigado a participar immediatamente a sua intervenção á pessoa por quem interviere: pena de responder por perdas e danos, a terem logar.

## ART. XXIX

349. Na falta de aceite pelo sacado, o portador conserva todos os seus direitos contra o sacador e indossados, sem embargo de qualquer aceite por intervenção.

## ART. XXX

350. A letra de cambio, aceita por intervenção, deve ser protestada de não paga contra aquelle sobre quem fôra sacada. Faltando este protesto, o interveniente fica livre da obrigação de pagar a letra: — e, pagando a sem protesto, perde todo o direito e acção contra os que tinham interesse em que a letra fosse protestada contra o sacado.

## ART. XXXI

351. Independentemente do aceite o pagamento da letra de cambio pôde ser garantido por aval.

## ART. XXXII

352. A garantia de aval, prestada por terceiro, pôde ser ou escripta na propria letra, ou em instrumento separado, e até mesmo por uma carta mandadeira.

## ART. XXXIII

353. O dador de aval é solidariamente adstricto ás mesmas obrigações, e sujeito ás mesmas acções que o sacador e indossados, salvas as diversas convenções das partes acerca do tempo, caso, quantidade, ou pessoa determinada.

## SECÇÃO IV

## Do indosso das letras de cambio

## ART. XXXIV

354. A propriedade das letras de cambio pagaveis á ordem transmite-se, em quanto não vencidas, por via d'indosso. O indosso é ou completo, ou em branco.

## ART. XXXV

355. Para o indosso ser reputado completo, deve preencher os seguintes requisitos: — 1.º escripto na letra de cambio: — 2.º datado do dia em que se faz, e assignado em qualquer dos exemplares do jogo de letras dado: — 3.º expressando o nome d'aquelle, a quem, ou a cuja ordem deve fazer-se o pagamento: — 4.º com a confissão do valor recebido, ou do valor em conta. Sendo o valor fornecido por terceiro, isso mesmo deve mencionar-se com designação d'esse terceiro.

## ART. XXXVI

356. O indosso incompleto, ou chamado em branco, deve necessariamente conter, pelo menos, a data do dia em que é feito, e a assignatura do indossante. Este indosso presume-se passado á ordem do portador, e conter o reconhecimento do valor recebido.

## ART. XXXVII

357. Não sendo feito o indosso nos termos dos dois artigos precedentes, valerá sómente como procuração com o unico effeito de habilitar o portador a pedir o pagamento, ou a fazer protestar a letra. E se é lavrado á ordem do portador, este poderá substituir por indosso seu outro mandatario, mas para o mesmo effeito sómente. Sendo este indosso feito em paiz estrangeiro, o portador pode, além do exposto, intentar em juizo acção pelo pagamento sem outra habilitação.

## ART. XXXVIII

358. O indosso falso não transmite a propriedade da letra de cambio, e vicia todos os indossos posteriores, salva a acção do portador contra todos os que assignaram taes indossos. Os indossos, anteriores ao indosso falso, conservam todos os seus effeitos legitimos.

## ART. XXXIX

359. É prohibido antedatar os indossos: o falsificador responde por perdas e damnos, sem prejuizo da pena e acção criminal, a ter lugar.

## ART. XL

360. O indosso de letras de cambio já vencidas ou prejudicadas, ou das que não são concebidas a pagar á ordem, tem o simples effeito civil da cessão ordinaria de creditos, salvas as convenções entre o cedente e cessionario, mas sem prejuizo de terceiro.

## SECÇÃO V

**Das obrigações entre o sacador e o accitante, entre este e o portador, e entre o portador e os indossados**

## ART. XLI

361. Entre o sacador e o accitante d'uma letra de cambio forma-se o contracto de mandato. Por elle o accitante se obriga a pagar no vencimento o montante da letra ao portador.

## ART. XLII

362. Sendo a letra sacada por conta de terceiro, é só este que deve ter e abrir conta com o accitante.

## ART. XLIII

363. O sacador tem obrigação de avisar e prevenir em tempo aquelle, sobre quem a letra de cambio é sacada: pena de responder pelo pagamento das despesas causadas pela falta de acção ou pagamento.

## ART. XLIV

364. A carta de aviso deve declarar por conta de quem é feito o saque, se a letra de cambio o não expressa: Faltando tal declaração, o acceite julga-se feito por conta do sacador.

## ART. XLV

365. O acceite d'uma letra de cambio dá ao portador o direito de exigir do acceitante o pagamento d'ella.

## ART. XLVI

366. Sendo falso o acceite, todo o portador tem recurso contra o sacador e indossados.

## ART. XLVII

367. Todos aquelles que assignam, acceitam, ou indossam uma letra de cambio são para com o portador solidariamente garantes d'ella.

## ART. XLVIII

368. As disposições legisladas acerca da responsabilidade do acceitante, têm applicação aos intervenientes por honra, salvo o disposto no art. xxx.

## ART. XLIX

369. Quando acceita uma letra de cambio, mas não paga, o sacador é obrigado a solvel-a, póde accionar o acceitante por perdas e danos, a terem logar; mas não póde em seu nome ajui-zal-o pelo acceite não cumprido.

## SECÇÃO VI

## Do vencimento e pagamento das letras de cambio

## ART. L

370. A letra de cambio, sacada a termo, é pagavel no dia do vencimento dentro das horas de praça, onde a houver, e até ao pôr do sol, onde a não houver.

## ART. LI

371. A letra de cambio, sacada á vista, é pagavel na sua apresentação e nas horas marcadas no artigo precedente.

## ART. LII

372. O vencimento d'uma letra de cambio, a um ou mais dias, um ou mais mezes, um ou mais usos } da vista, determina-se e fixa-se pela data do acceite, ou pela do protesto na falta de acceite.

## ART. LIII

373. Nas letras de cambio o uso é de trinta dias, que correm

da vista, ou da data, segundo é o saque. Os mezes são taes, quaes se acham fixados pelo calendario gregoriano. Uma e outra dilatação é contada de data a data.

## ART. LIV

374. A letra de cambio, sacada a pagar em feira, deve pagar-se no ultimo dia da feira; ou no proprio dia da feira, se só dura um dia.

## ART. LV

375. Recahindo o vencimento d'uma letra de cambio, sacada a termo, em um domingo ou dia sancto, o pagamento deve ser feito na vespera.

## ART. LVI

376. A letra de cambio julga-se vencida desde o momento, que quebra aquelle, sobre quem fôra sacada; e o portador póde desde logo protestal-a. Neste caso porém o sacador ou indossados podem, prestando a fiança mencionada no art. LXXVIII, differir o pagamento até ao dia do vencimento ordinario da letra.

## ART. LVII

377. A letra de cambio deve ser paga na moeda que indica. Se este não tem curso legal no reino, a somma da letra será reduzida á moeda nacional pelo curso do cambio da praça mais vizinha do logar do pagamento.

## ART. LVIII

378. Aumentado ou diminuído o valor politico da moeda por ordem do governo entre o tempo do saque e o de vencimento da letra de cambio, o pagamento será regulado sobre as bases seguintes: — 1.º a obrigação, que resulta d'uma divida pagavel a dinheiro, é sempre da somma numerica enunciada no contracto: — 2.º augmentado ou diminuído o valor das especies antes do pagamento, o devedor deve entregar a somma numerica nas especies correntes ao tempo do pagamento: — 3.º sendo a divida contrahida de certo numero de especies determinadas, o pagamento deve fazer-se nessas especies.

As mesmas determinações serão applicaveis ao caso de accionamento ou augmento ou diminuição antes do saque, se o sacador não se leve ao alcance de saber da alteração.

## ART. LIX

379. Se aquelle, sobre quem a letra de cambio é sacada, a paga ou desconta antes do vencimento, responde pela validade do pagamento.

## ART. LX

380. O portador d'uma letra de cambio não póde ser obrigado a receber o pagamento d'ella antes do vencimento.

## ART. LXI

381. O pagamento d'uma letra de cambio, feito sobre uma se-

gunda, terceira ou outra via do jogo de letras dado, é valido, tendo o exemplar, por que é feito o pagamento, clausula do que este pagamento annulla o effeito das demais.

## ART. LXII

382. Quem paga uma letra de cambio por um exemplar qualquer, que não aquelle, em que se acha o seu acceite, não fica desonerado para com um terceiro portador do acceite: pagando este, tem o direito salvo contra aquelle, a quem indevidamente havia pago antes.

## ART. LXIII

383. Sacada uma letra de cambio por primeira, segunda, ou mais vias, e acceitando o sacado mais do que uma d'ellas, é obrigado a pagar todas as que se acharem nas mãos de diversos portadores, munidas de seu acceite; salvo porém o seu direito contra os que fizeram uso multiplicado da letra de cambio.

## ART. LXIV

384. O acceitante não é obrigado a pagar a letra de cambio perdida ao apresentante, salvo legitimando e justificando este o seu direito, e prestando fiança idonea em segurança do acceitante.

## ART. LXV

385. Aquelle que paga uma letra de cambio no vencimento e sem opposição de terceiro presume-se validamente desobrigado.

## ART. LXVI

386. O simples detentor d'uma letra de cambio pôde protestar a letra nos casos em que a lei requer o protesto, e pedir o pagamento d'ella, prestando fiança, uma vez que prove por escripto que a letra lhe fôra remettida para ser cobrada por elle.

## ART. LXVII

387. O portador da letra de cambio, que recebe o seu pagamento, e bem assim todos os indossados precedentes são garantes da validade dos indossos anteriores para com o pagador d'ella.

## ART. LXVIII

388. O acceitante não é obrigado a pagar, se o portador lhe não entrega o exemplar da letra de cambio, em que firmou o acceite, com a sua competente quitação. Exceptua-se o caso de perda da letra mencionada no art. LXIV.

## ART. LXIX

389. Querendo o acceitante pagar só parte da somma da letra de cambio, o portador é obrigado a receber essa parte em descarga do sacador e indossados: mas deve tirar protesto pelo resto.

## ART. LXX

390. O acceitante, no caso do artigo precedente, pôde exigir do portador que lhe declare na letra o acontecido, e lhe dê recibo da quantia paga em separado; mas não tem direito a exigir que a letra de cambio lhe seja entregue.

## ART. LXXI

391. A letra de cambio protestada pôde ser paga por qualquer interveniente ou por conta e honra do sacador ou d'um dos indossados. A intervenção prova-se pelo mesmo instrumento e auto do protesto, devendo ser lavrada em continuação unida d'elle.

## ART. LXXII

392. O que paga uma letra de cambio por intervenção fidei, independente de acto algum de cessão, subrogado nos direitos do portador; e nas formalidades a preencher é adstricto ás mesmas obrigações d'elle.

## ART. LXXIII

393. Fazendo-se o pagamento por intervenção por conta e honra do sacador, todos os subsequentes indossados ficam livres e desobrigados. Se o pagamento se faz por conta e honra d'um dos indossados, os seguintes na ordem dos indossos ficam desonerados.

## ART. LXXIV

394. As regras estabelecidas ácerca do acceite por honra em concorrência de intervenientes, procedem a respeito do concurso para intervenção em pagamento d'uma letra de cambio.

## ART. LXXV

395. Se aquelle, sobre quem a letra de cambio era originalmente sacada, e contra o qual se tirou o protesto por falta de acceite, se apresentar a paga-la, será preferido a todos.

## SECÇÃO VII

**Dos direitos e obrigações do portador  
na falta de acceite ou pagamento  
da letra de cambio**

## ART. LXXVI

396. É obrigação do portador de letra de cambio apresental-a para o acceite ao sacado, e protestal-a em falta de acceite.

## ART. LXXVII

397. A letra de cambio deve ser apresentada para o acceite no domicilio d'aquelle, sobre quem é sacada, e não no domicilio, onde haja de ser paga.

## ART. LXXVIII

398. Notificado o protesto de não acceita ao ultimo indossado, e d'este reciprocamente até ao sacador, o sacador e indossados são respectivamente obrigados a prestar fiança, assegurando o pagamento da letra de cambio no seu vencimento, ou a pagar logo a importância da letra, despezas do protesto e recambio. A fiança, quer do indossado, quer do sacador, só é solidaria com o affian-

çado, e não além d'elle. Quebrando o acceitante antes do vencimento, o portador pôde protestar a letra de cambio, e intentar acção por ella.

#### ART. LXXXIX

399. O portador d'uma letra de cambio acceita, ou não acceita, é obrigado a pedir o pagamento d'ella no dia do vencimento, e a fazel-a protestar nesse mesmo dia no caso de não ser paga.

#### ART. LXXX

400. O pagamento d'uma letra de cambio deve ser pedido, e o protesto feito no domicilio d'aquelle, sobre quem a letra é sacada. Se a letra de cambio é sacada ou acceita para ser paga em outro domicilio determinado, ou por uma outra pessoa designada, o pagamento deve ser pedido, e o protesto feito neste domicilio, e contra esta pessoa. Se o que deve pagar a letra é inteiramente desconhecido, e não pôde descobrir-se o seu domicilio, far-se-ha o protesto no escriptorio do correio do lugar, onde a letra deve ser paga, e, não o havendo, na casa do juiz de paz d'esse lugar, ou auctoridade que lhe corresponda.

#### ART. LXXXI

401. Recusando o sacado pagar a letra de cambio, o portador é obrigado a pedir o pagamento ao acceitante por intervenção, ou ao indicado na letra em caso de necessidade. E nestas circumstancias o protesto deve ser feito contra cada uma d'essas pessoas, podendo ser comprehendido num só instrumento.

#### ART. LXXXII

402. Os protestos por falta de acceite e de pagamento devem ser feitos pessoalmente por um tabellião, ou por um escrivão, e na presença de duas testemunhas.

O instrumento do protesto deve conter: — 1.º a cópia litteral da letra de cambio, acceite, indossos, aval, e indicações, que tiver: — 2.º o enunciado de que foram intimadas por elle official para que acceitassem ou pagassem a letra de cambio, as pessoas, e nos domicilios expressos na lei, e que não satisfizeram: — 3.º as razões dadas, se algumas, para não acceitar ou não pagar: — 4.º a interpeção, para que assignassem o auto, e os motivos por que recusarem fazel-o: — 5.º a declaração de que o tabellião ou escrivão em consequencia protestou por falta de acceite ou pagamento: — 6.º a assignatura do tabellião e testemunhas, não domesticos, nem dependentes seus. A data do protesto deve conter a hora, em que é feito: tudo de baixo da pena de insufficiencia do protesto; e o tabellião responderá por perdas e damnos, além das penas impostas pela lei a erro do officio, a ter lugar.

#### ART. LXXXIII

403. O tabellião ou escrivão, que fizer o protesto, deve lan-

gal-o por copia num registro especial por ordem de datas, constituindo sem lacunas, raspaduras, nem emendas, e rubricado e encerrado pelo juiz territorial em forma commum: pena de responder por perdas e damnos, além da criminal, que lhe couber por erro de officio. D'este registro dará aos interessados as certidões que lhe forem requeridas, e vencerá os emolumentos da sua respectiva tarifa.

#### ART. LXXXIV

404. O portador de letra de cambio, protestada de não acceita ou de não paga, é obrigado a participar o accidente occorrido ao seu respectivo cedente, o mais tardar pelo segundo correio depois do evento; acompanhando o aviso com certidão do protesto: pena de responder por perdas e damnos.

#### ART. LXXXV

405. Cada qual dos indossados desde o cedente do portador é obrigado na mesma dilação e com a mesma responsabilidade a transmitir o protesto recebido ao seu respectivo indossante até ao sacador.

#### ART. LXXXVI

406. O portador d'uma letra de cambio, protestada por falta de pagamento, pôde pedir o seu embolso ao acceitante, ao sacador e aos indossados, porque todos são solidariamente obrigados. E tem a opção de os accionar collectiva ou separadamente. Accionando porém o sacador só, todos os indossados ficam desobrigados. Accionando um dos indossados, todos os indossatarios posteriores ficam desonstrados.

#### ART. LXXXVII

407. O portador da letra de cambio, protestada de não paga, pôde igualmente haver por meio de recambio o embolso d'ella. O recambio effectua-se pelo resaque, que é uma nova letra de cambio, por meio da qual o portador se embolsa, sobre o sacador ou sobre um dos indossados, do principal da letra e despesas occorridas pelo curso de cambio ao tempo do resaque.

#### ART. LXXXVIII

408. O recambio a respeito do sacador será regulado pelo curso do cambio entre o lugar do saque e o lugar do pagamento. O sacador em nenhum caso é obrigado a pagar mais alto curso.

#### ART. LXXXIX

409. A respeito dos indossados será regulado o recambio pelo curso do cambio do lugar, onde por ellas foi entregue ou negociada a letra de cambio, e o lugar, onde se fez o embolso.

#### ART. XC

410. Não havendo curso de cambio entre as diferentes praças, o recambio será regulado pelo curso de cambio das duas praças mais vizinhas.



## ART. XCI

411. O resaque ou letra de recambio será acompanhado d'uma conta de retorno.

## ART. XCII

412. A conta de retorno deve conter o principal da letra de cambio protestada, despesas de protesto e outras legitimas, taes como commissão de banco, corretagem, sello e portes de cartas. Deve enunciar o nome d'aquelle, sobre quem se resaca, e o preço do cambio, por que foi negociada a letra, certificado pelo corretor respectivo, ou por dois negociantes em falta d'elle. Esta conta deve vir acompanhada da letra de cambio protestada, e do protesto, ou d'uma certidão authentica do protesto. Sendo o resaque feito sobre um dos indossados, deve além d'isso vir acompanhado d'uma certidão, que prove o curso do cambio do lugar, onde a letra era pagavel, sobre o lugar, d'onde foi sacada, ou sobre aquelle, em que se faz o embolso.

## ART. XCIII

413. Os recambios não podem accumular-se. Cada indossado supportará só um, bem como o sacador.

## ART. XCIV

414. Os juros da letra de cambio, protestada por falta de pagamento, são devidos a contar do dia do protesto.

## ART. XCV

415. Os juros dos gastos do protesto, e mais despezas legitimas, sómente se devem a contar da instauração da acção.

## ART. XCVI

416. Não se deve recambio, a não vir a conta de retorno acompanhada dos documentos mencionados no artigo XCII.

## ART. XCVII

417. O portador de letra de cambio, devidamente protestada, pôde em caso de quebra apresentar-se pela totalidade de seu crédito a todas as massas dos que nella são obrigados. Os dividendos, que receber d'uma das massas, nem descarregam as outras massas, nem os co-obrigados solventes, salvo até á concorrência do que effectivamente receber.

## ART. XCVIII

418. Todavia, se um portador de letra de cambio fizer uma accommodação, remissão ou composição com o sacador ou accitante, perde o seu direito e a acção contra todos os indossados. Tendo a composição logar com um dos indossados, perde o direito e acção contra os indossados posteriores, mas conserva-os contra os indossantes anteriores, sacador e accitante. Sendo a composição com accitante, que tinha fundos do sacador, cessa todo o seu direito contra o sacador.

## ART. XCIX

419. Se a letra de cambio foi sacada por conta de terceiro, que recebeu o seu valor, o portador no caso do artigo precedente tem uma acção subsidiaria contra esse terceiro.

## ART. C

420. O portador de letra de cambio, que não tira o protesto de não paga em tempo util, perde todo o direito e acção contra o sacador e indossados, e só pôde accionar o accitante. Entende-se perdido o direito e acção contra o sacador, provando este que ao tempo do vencimento tinha na mão do sacado sufficientes fundos para o pagamento da letra prejudicada.

## ART. CI

421. Sendo a letra de cambio expedida em tempo sufficiente para, segundo o curso ordinario, chegar antes do vencimento ao logar onde deve ser paga, e não chegando alli em consequencia de força maior senão depois do dia do vencimento, o portador conservará todos os seus direitos uma vez que apresente a letra, o mais tardar, no dia seguinte ao da chegada, e nesse a faça protestar na falta de pagamento. Achando-se interrompido o curso dos correios, o portador é obrigado a expedir a letra de cambio pela via extraordinaria a mais segura: e fazendo a apresentação e protesto na forma acima legislada, conservará seu direito.

## ART. CII

422. O portador da letra de cambio, protestada e desencaminhada, pôde pedir o reembolso d'ella ao sacador, prestando fiança, e provando o seu direito de propriedade d'ella.

## SECÇÃO VIII

## Da extincção das obrigações provenientes de letras de cambio

## ART. CIII

423. As dividas provenientes de letras de cambio extinguem-se: — 1.º pela composição ou remissão voluntaria feita a um ou outro dos figurantes d'ella, segundo as distincções estabelecidas no art. XCVIII: — 2.º pela compensação. O devedor á massa, que em caso de quebra pretender compensar a sua divida com uma letra de cambio vencida, deve provar como alcançou a propriedade d'ella em boa fé antes da quebra: — 3.º pela prescripção de cinco annos a respeito dos indossados, e do sacador, que tinha apromptado fundos na mão do sacado; mas só pela prescripção civil ordinaria de trinta annos ácerca das acções pessoas a respeito do sacador, que não fornecera provisão: os que oppozerem

a prescripção de cinco annos, devem além d'isso jurar que não devem; e sendo viúvas, herdeiros e successores, jurar que julgam em boa fé que nada se deve: — 4.º por todos os demais meios, porque conforme o direito se extinguem as obrigações, segundo é legislado no titulo xv d'este livro.

## SECÇÃO IX

### Das livranças á ordem, mandatos ou cheques sobre banqueiros, e letras da terra

#### ART. CIV

424. Livrança, escripto, nota promissoria ou bilhete de obrigação, são em commercio nomes synonymos. A livrança em geral é um escripto particular, pelo qual um devedor, que se chama *passador*, se obriga pela sua assignatura a pagar a uma pessoa, nella designada (o *crédor*), uma somma certa de dinheiro numa epocha determinada, reconhecendo que essa somma ou lhe fôra fiada ou que a recebera.

#### ART. CV

425. As livranças ou contêm a clausula á ordem, ou não. Estas chamam-se bilhetes ou livranças *simples*; aquellas, livranças á ordem. Umas e outras podem ser assignadas ou por um só devedor, ou por muitas pessoas ou co-devedores, ou garantes do devedor principal. Sendo a livrança á ordem e a obrigação commercial, os co-devedores ou fiadores são solidarios.

#### ART. CVI

426. A livrança á ordem deve ser datada, — enunciar a somma a pagar, — o nome d'aquelle, a cuja ordem é passada, — a epocha do pagamento, — o valor, se recebido, se em conta. Faltando qualquer d'estes requisitos, a livrança valerá sómente como simples promessa, ainda que a origem da obrigação seja mercantil, ou as pessoas commerciantes.

#### ART. CVII

427. A livrança ou bilhete á ordem pôde ser concebida a pagar: — 1.º no lugar da sua emissão: — 2.º em outro lugar, que não a residencia do passador, no domicilio de terceiro. Neste caso chama-se *livrança a domicilio*.

#### ART. CVIII

428. A livrança a domicilio tem o character de letra de cambio, havendo remessa de praça a praça: e nesse caso pôde incluir um cambio.

#### ART. CIX

429. Todas as disposições enunciadas neste titulo, relativas ás letras de cambio e concernentes ao vencimento, indosso, solidariedade, aval, pagamento, intervenção, protesto, sua notificação, recambio, juros, deveres e direitos do portador, o modos da extincção da obrigação, são applicaveis ás livranças á ordem, e a domicilio, nas mesmas circumstancias.

#### ART. CX

430. Cheque ou mandato sobre banqueiro é uma ordem, que o mandante, que se chama passador, dá ao seu respectivo banqueiro de pagar ao mandatario (portador), ou á sua ordem, uma somma do dinheiro que lhe tem em guarda, ou que lhe fia a credito.

#### ART. CXI

431. O cheque pôde ter ou não ter epocha marcada para a sua apresentação. Não tendo termo designado, deve ser apresentado ao banqueiro no mesmo dia da sua data: havendo dia fixo marcado, deve ser apresentado nesse dia.

#### ART. CXII

432. O portador, que num e noutro caso do artigo precedente não fez a apresentação em tempo util, perde todo o direito e acção contra o passador, provando este que nesses prazos tinha em deposito, ou credito do banqueiro, somma sufficiente para o pagamento.

#### ART. CXIII

433. Passando o cheque a mão de terceiro, este fica precisamente subrogado nos direitos e obrigações do portador original.

#### ART. CXIV

434. Se o banqueiro cessa pagamentos nos prazos mencionados no art. CXI, os portadores dos cheques não têm obrigação de apresental-os. Neste caso o mandato fica sem effeito algum: e o mesmo é, quando, apresentado em tempo util, não é satisfeito pelo banqueiro.

#### ART. CXV

435. Chama-se letra da terra o escripto em fôrma precisa de letra de cambio, passado e acceto na mesma praça.

#### ART. CXVI

436. A disposição do art. CIX acerca das livranças ou bilhetes á ordem e a domicilio é precisamente applicavel ás letras da terra, quando exaradas á ordem, ou domiciliadas a pagamento em lugar diverso, estando nas mesmas circumstancias.

#### ART. CXVII

437. As livranças ou bilhetes simples de obrigação e letras da terra sem clausula á ordem não se consideram escriptos de commercio, mas simples promessas de pagar, sujecitas puramente á

lei civil. Os accites, postos nas letras da terra não á ordem, equivalem a uma fiança ordinaria do passador, sem outro algum effeito juridico.

#### ART. CXVIII

438. Para que a letra da terra á ordem, e a livrança ou bilhete á ordem, ou a domicilio, sejam reputadas obrigações commerciaes, é necessario que sejam passadas por commerciante, ou por individuo, que, ainda que não commerciante, se obrigou em consequencia de operações commerciaes, trafico, cambio, banco ou corretagem. O indosso nestes casos produz garantia da letra indossada, seja ou não seja commerciante o indossador.

#### ART. CXIX

439. As letras da terra e livranças á ordem, passadas por individuo não commerciante, e que não tem por causa uma operação de commercio, são reputadas meras obrigações civis. Os indossos nestes casos são reputados simples cessões.

#### ART. CXX

440. Sendo a letra da terra á ordem, ou livrança á ordem, de natureza commercial e civil ao mesmo tempo, será considerada a todos os respeitos e effeitos obrigação commercial.

#### ART. CXXI

441. A prescripção de cinco annos, estabelecida para as letras de cambio, é tambem applicavel ás letras da terra e livranças á ordem; mas o passador sómente se liberta pela prescripção de trinta annos.

#### ART. CXXII

442. As livranças e letras da terra, passadas ao portador sem designação de pessoa certa, não produzem obrigação civil, nem acção em juizo.

#### Disposição geral

#### ART. CXXIII

443. As contestações judiciaes, que respeitarem á apresentação, accite, pagamento, e protestos de falta de accite ou de pagamento, e sua notificação, serão decididas segundo as leis do paiz, onde têm sido feitos, ou deveram ser practicados estes actos.

### TITULO VIII

#### DAS CARTAS DE CREDITO

#### ART. I

444. A lei só considera as cartas de credito como obrigações

mercantis, sendo dadas por commerciante a commerciante para attender a operações de commercio.

#### ART. II

445. As cartas de credito não podem ser escriptas á ordem: devem necessariamente ser contrahidas a sujeito determinado. Para poder aproveitar-se d'ella o portador, será obrigado a provar a identidade de pessoa, não sendo conhecido do endereçado pagador.

#### ART. III

446. A carta de credito, que se não contrahir a uma somma determinada como *maximum* a poder ser entregue ao portador, será considerada simples carta de recommendação.

#### ART. IV

447. O escriptor da carta de credito fica obrigado para com o endereçado correspondente pelo que este entregar ao creditado, não excedendo a somma fixada nella.

#### ART. V

448. A carta de credito não é susceptivel de ser protestada em caso algum, nem dá direito algum ao portador contra o escriptor d'ella, posto que não paga.

#### ART. VI

449. O dador d'uma carta de credito entregue pôde revogal-a, escrevendo contra ordem, occorrendo causa fundada, que atteneue a solvabilidade ou credito do portador. Procedendo porém com dolo, será responsavel pelos prejuizos, que resultarem ao portador do credito frustrado.

#### ART. VII

450. A lei considera as cartas mercantis de introdução e recommendação como meras attestações, sem que produzam obrigação, nem acção em juizo. Se porém a recommendação e persuasão empregada na carta infuir no effeito d'um contracto certo determinado, de sorte que sem ella, a juizo de arbitros, o contracto não teria tido lugar, o recommendante será responsavel para com o correspondente por seu recommendado.

#### ART. VIII

451. Se o commerciante, que recommenda outro, alem de simples recommendação e persuasão, empregar expressões, que têm virtualmente força de promessa e obrigação, segundo o seu sentido natural e intelligencia constantemente dada pelos usos e costumes mercantis, o escriptor da carta será responsavel pela obrigação contrahida por seu recommendado.

#### ART. IX

452. A contestação que derivar de carta de credito ou de recommendação commercial, e sua intelligencia mercantil acerca de responsabilidade, e obrigação por ella contrahida, será necessariamente decidida por arbitros commerciaes.

## TITULO IX

## DA COMPRA E VENDA MERCANTIL

## ART. I

453. A compra e venda é o contracto, pelo qual o vendedor se obriga a entregar uma cousa, e o comprador a pagar um preço ajustado e convindo.

## ART. II

454. O contracto diz-se perfeito, logo que se conveio na cousa e no preço, sem embargo de não se achar entregue a cousa, nem o preço pago. O consentimento pôde dar-se entre presentes e ausentes, por palavras ou por escripto, por escriptura particular ou publica, e por intervenção de corretor.

## ART. III

455. A venda pôde ser feita pura e simplesmente, ou debaixo de condição suspensiva ou resolutoria. Pôde ter por objecto duas ou mais cousas alternativas. O seu effeito é em todos os casos regulado pelos principios geraes das convenções.

## ART. IV

456. No commercio reconhecem-se diversas maneiras de comprar: — 1.º diz-se *compra a dinheiro* ou a *dinheiro de contado*, quando se paga o preço da mercadoria em dinheiro effectivo ao tempo do contracto: — 2.º *compra a pagamentos costumados*, quando se celebra o contracto a solver-se em certas epochas, que a respeito de certos generos o uso tem adoptado: — 3.º *compra a credito*, a *termo* ou *fiado*, o que se entende, quando se fixa na convenção certo espaço para o pagamento: — 4.º *compra a credito com desconto pelo pagamento á vista*, convenção, pela qual o vendedor se obriga a fazer um abatimento proporcional no preço estipulado, verificando-se o pagamento antes do vencimento, a contar do vencimento para a epocha da effectiva solução: — 5.º *vende-se pelo custo*, ou a um *certo lucro sobre o custo*, ou a *tantos por cento sobre a factura*, quando o custo da compra precedente é a base da venda actual, ou esse custo mais um beneficio estipulado: — 6.º *vende-se emfim um genero posto a bordo*, quando as despesas de transporte do armazem e embarque, e despachos, e direitos são adiantados pelo vendedor, e incluídos no preço rondado do contracto.

## ART. V

457. Pôde igualmente celebrar-se a compra e venda: — parte a dinheiro de contado, e parte a credito: — compra-se a pagar em feira: — compra-se por conta propria: — por commissão: —

parte a dinheiro, parte em letras: — parte em letras, parte a credito: — parte a dinheiro, parte em promessas ou livranças: — e emfim parte em dinheiro, ou obrigações, e parte em mercadorias. Neste caso convém-se na estimação do preço d'estas mercadorias. Todas estas estipulações são licitas, e produzem os effeitos legaes da compra e venda.

## ART. VI

458. As cousas, não vendidas a esmo, mas por conta, peso ou medida, são a risco do vendedor, até que sejam contadas, pesadas ou medidas; mas o comprador em caso de inexecução do contracto tem direito ou a demandar a entrega, ou a indemnisação de perdas e damnos, a ter lugar. Sendo porém vendidas a esmo ou por partida inteira, fazem por conta e risco do comprador, ainda que não tivessem sido contadas, pesadas ou medidas para determinar a quantia do preço.

## ART. VII

459. A venda dependente de exame do genero, ou a venda de objectos, que é do uso provar-se e gostar-se de antemão, sempre se presume feita debaixo d'uma condição suspensiva.

## ART. VIII

460. Quando a venda é feita por medida, e a fazenda se entrega sem se medir, a tradição verdadeira e actual supprime a falta de medida.

## ART. IX

461. Se porém o peso ou medida convinda se não tiver feito por culpa do comprador, ou se elle tiver differido a receber a mercadoria comprada, o perigo e commodo da cousa vendida corre por conta do comprador.

## ART. X

462. Para o comprador ou o vendedor ser considerado em mora, é necessario que preceda interpeação do pagamento do preço ou da entrega da cousa respectivamente.

## ART. XI

463. A promessa de vender tem força de venda, logo que ha consentimento reciproco de ambas as partes sobre a cousa e preço, e não pôde resilir-se do contracto a titulo de haver-se dado signal, porque em commercio sempre este se entende em principio de paga, salva convenção expressa em contrario.

## ART. XII

464. Em regra a cousa, objecto do contracto de compra e venda, é certa: é todavia licita a compra de cousa incerta, e a compra da esperanza.

## ART. XIII

465. O preço da venda pôde ser incerto, sem que esta incerteza influa na validade do contracto, e pôde ser deixado ao arbi-

trio de terceiro por convenção das partes. Se o terceiro não pôde ou não quer fazer a avaliação, não ha venda.

## ART. XIV

466. Quando em consequencia de compra se faz entrega da coisa vendida, sem pela convenção constar do preço, entende se feito o contracto pelo preço corrente no dia e logar da entrega, determinado por arbitradores.

## ART. XV

467. As despesas do instrumento e mais accessorios da venda fazem por conta do comprador.

## ART. XVI

468. Tudo o que se acha em commercio pôde ser objecto do contracto de compra e venda. É todavia nulla a venda da coisa alheia: ignorando o comprador que a coisa era d'outrem, o contracto pôde dar acção de indemnisação de perdas e danos contra o vendedor.

## ART. XVII

469. A venda é nulla, perecendo a totalidade da coisa ao tempo da venda. Perecendo só parte, é da escolha do comprador ou abandonar a venda, ou pedir a parte, dando o preço proporcional, determinado por arbitradores.

## ART. XVIII

470. O vendedor é obrigado a explicar com clareza tudo aquillo, a que no contracto se obriga. Todo o pacto ambiguo e obscuro será interpretado contra o vendedor.

## ART. XIX

471. O vendedor tem duas obrigações principaes a preencher: — a de entregar, — e a de garantir a coisa vendida. A tradição é a transferencia da coisa vendida para o poder e posse do comprador: e opéra-se pela entrega real ou symbolica, ou pelo consentimento das partes, ou pela entrega do titulo.

## ART. XX

472. Reputa-se mercantilmente tradição symbolica a entrega das chaves do armazem, loja, ou caixa, em que se acha a mercadoria vendida: — o facto de pôr o comprador a sua marca nas mercaderias compradas: — a entrega feita ao expedicionario, recoveiro, feitor ou caixeiro do comprador por ordem sua: — a remessa e acceitação da factura sem opposição immediata do comprador: — a clausula *por conta* no conhecimento ou cautela de recovagem: — a declaração ou averbação em livros de estação publica a favor do comprador.

## ART. XXI

473. A tradição de creditos não indossaveis e outros direitos opéra-se pela participação da transferencia feita ao devedor, ou

pela acceitação da transferencia, por este feita em instrumento authenticico. Nas obrigações ao portador a simples entrega do titulo equivale á tradição juridica.

## ART. XXII

474. As despesas da entrega da coisa vendida fazem por conta do vendedor. É a tradição deve fazer-se no logar, onde se achava a coisa ao tempo da venda. As despesas do recebimento e extracção da coisa vendida do logar da entrega fazem por conta do comprador; salvas em todos estes casos as estipulações das partes.

## ART. XXIII

475. Não se fazendo a entrega da coisa vendida no tempo aprasado, o vendedor responde pela indemnisação de perdas e danos d'abi resultantes.

## ART. XXIV

476. O vendedor não é obrigado a entregar a coisa vendida, se o comprador não paga o preço, não lh'o tendo o vendedor fiado; mesmo neste caso cessa a obrigação da entrega, se o comprador, depois da venda, quebra, ou se torna insolvente; salvo prestando fiança idonea ao pagamento no vencimento.

## ART. XXV

477. A coisa vendida deve ser entregue na fôrma do contracto, ou qual se acha ao tempo da venda.

A obrigação de entregar a coisa comprehende os seus accessorios, e quanto foi destinado a seu uso perpetuo.

## ART. XXVI

478. Em todos os casos, em que o comprador tem direito de desistir do contracto, o vendedor é obrigado, tendo recebido o preço, a restituil-o, e bem assim as despesas do contracto.

## ART. XXVII

479. O vendedor é responsavel para com o comprador pela posse pacifica da coisa vendida, e pelos defeitos occultos d'ella, ou vicios redhibitorios, e de direito a prestar a evicção.

O comprador, que na evicção não chamar á autoria o vendedor, perde todos os effeitos d'aquella garantia.

## ART. XXVIII

480. Os contraheutes podem augmentar ou diminuir os effeitos da evicção por convenções particulares. Pôde mesmo estipular-se que o vendedor não ficará sujeito a garantia alguma; porém mesmo neste caso o vendedor será sempre obrigado á evicção, que resultar de facto seu pessoal: toda a convenção em contrario é nulla e de nenhum effeito.

## ART. XXIX

481. O vendedor em caso de evicção é obrigado á restituição do preço, ainda que estipulasse não garantia no contracto, salvo

se o comprador conheceu ao tempo da venda o perigo do vincimento, ou se comprou por sua conta e risco.

## ART. XXX

482. Verificada a evicção ou vincimento em caso ordinario, o comprador tem direito a pedir: — 1.º restituição do preço: — 2.º os juros: — 3.º as custas da demanda sobre a garantia, e com o autor originario: — 4.º as perdas e danos, bem como as despesas do contracto.

## Art. XXXI

483. O vendedor é sempre obrigado á restituição do preço, posto que a cousa vendida ao tempo da evicção se ache menos cabada em valor, ou consideravelmente diminuta, quer por negligencia do comprador, quer por accidentes de força maior. Se porém o adquiridor auferisse proveito das degradações, que fizesse, o vendedor terá direito a reter uma porção do preço, determinada por arbitradores. Achando-se que a cousa vendida tem augmento de preço ao tempo da evicção, o vendedor será obrigado a pagar o excesso por arbitramento.

## ART. XXXII

484. O vendedor é obrigado á garantia dos defeitos occultos da cousa vendida, sendo taes que a tornem impropria do uso, a que era destinada, ou que de tal sorte a diminuam, que o comprador ou a não compraria, ou teria dado por ella muito melhor preço no dizer de arbitradores.

## ART. XXXIII

485. O vendedor não responde pelos vicios apparentes, e que o comprador de per si podia conhecer: responde todavia pelos vicios occultos, que elle mesmo não conhecesse, se não estipulou no contracto que não responderia por garantia alguma.

## ART. XXXIV

486. Nos casos dos dois artigos precedentes, a respeito dos vicios occultos, o comprador tem a escolha, ou de volver a cousa e reaver o preço, ou de ficar com a cousa vendida, e pedir uma parte do preço proporcional, sobre louvação de arbitradores, julgada pelo juiz.

## ART. XXXV

487. Se o vendedor conhecia os vicios da cousa comprada, é responsável por perdas e danos para com o comprador, além da restituição do preço. Se os ignorava, responde só pelo preço e despesas occasionadas pela venda.

## ART. XXXVI

488. Se a cousa vendida, que tinha vicios, perecer por sua má qualidade, a perda faz por conta do vendedor, que responderá ao comprador pela restituição do preço, e indemnizações mencionadas

no artigo precedente. A perda porém acontecida por caso fortuito faz por conta do comprador.

## ART. XXXVII

489. A acção, que deriva dos vicios redhibitorios, não tem logar nas vendas feitas por auctoridade de justiça.

## ART. XXXVIII

490. O comprador é obrigado a pagar o preço da compra no dia e logar apasados na convenção. Em caso de omissão o preço deve ser pago no logar e tempo da entrega da cousa vendida. O comprador é devedor de juros, havendo convenção, ou estando em mora.

## ART. XXXIX

491. Sendo o comprador credor do vendedor, pôde compensar o credito no preço da compra, e haver a cousa comprada.

## ART. XL

492. Não pagando o comprador antes da entrega da cousa o preço, que o vendedor não fiou, este pôde demandar a resolução da venda.

A resolução da venda da cousa não entregue terá igualmente logar *pleo jure* e sem intimação a favor do vendedor, expirado o termo convindo para o pagamento. Entregue porém a cousa, fiado o preço, só ha direito ao preço, salvos os casos expressos no titulo. *Da reivindicção.*

## ART. XLI

493. O vendedor não pôde recusar ao comprador a factura das fazendas vendidas e entregues com o recibo junto do preço, ou parte do preço que houver embolsado.

## ART. XLII

494. A rescisão por lesão não tem logar nos contractos de compras e vendas commerciaes, salvo havendo dolo, erro ou violencia.

## ART. XLIII

495. A venda ou cessão d'um credito comprehende os accessorios do credito, taes como a fiança, o privilegio e a hypotheca, salvo os casos expressos neste codigo.

## ART. XLIV

496. O vendedor d'um credito commercial não indossavel é sempre obrigado a garantir a existencia e legitimidade da divida ao tempo da transferencia. Mas não responde pela solvabilidade do devedor, salva convenção especial.

## ART. XLV

497. O contracto de compra e venda mercantil pôde ser feito, ainda que directamente, para pessoas, que depois hajam de morrer.

## ART. XLVI

498. A venda, feita por correspondencia epistolar entre ausentes, considera-se concluida no lugar, onde se reuniram os consentimentos, posto que fosse depois em outro lugar ratificada.

## ART. XLVII

499. A compra, feita por um commerciante em nome de seu correspondente, entende-se celebrada no lugar, onde o commisario adquiriu e expediu a cousa comprada a seu committente, e desde então o contracto fica aperfeiçoado, e transferido o dominio ao comprador principal.

## ART. XLVIII

500. A reclamação ou acção de rescisão da venda por vicios preexistentes ou diversidade de qualidade de fazendas, vindas por terra para a estação publica á disposição do comprador, só pôde ter lugar, sendo intentada dentro de oito dias da entrega da cautela de recovagem, e antes de removidas d'essa estação; e dentro de dois mezes da entrega do conhecimento, vindo por mar.

## ART. XLIX

501. Os vicios e differenças de qualidade de fazendas, mercadorias ou generos comprados, serão sempre, havendo contestação, verificados por arbitradores expertos.

## ART. L

502. Se entre a celebração do contracto e o pagamento variar o valor da moeda, observar-se-hão as regras estabelecidas no artigo LVIII do titulo — *Das letras de cambio*.

## ART. LI

503. As compras e vendas provam-se por escripturas publicas, ou escriptos particulares, — por minuta do correitor assignada pelas partes, — por factura aceita pela correspondencia, — pelos livros dos contrahentes, — e por testemunhas, havendo principio de prova escripta.

## ART. LII

504. Não são consideradas mercantis as compras e vendas: — 1.º de bens de raiz e suas pertenças, posto que moveis; — 2.º dos objectos destinados ao consumo do comprador, ou da pessoa, por cuja intervenção se faz a aquisição; — 3.º dos gados e fructos proprios, feitas pelo lavrador; — 4.º as vendas feitas pelos donos, ou por qualquer classe de pessoas, de fructos ou effeitos, que percebam por dotação, renda, salario, emolumento, ou outro qualquer titulo remuneratorio ou gratuito; — 5.º a finalmente a revenda de cousas, que sobre o consumo, feita por qualquer, que não professes habitualmente o commercio. Sendo porém a quantidade, que estes ponham á venda, maior do que a que tenham consumido, presume-se que obraram na compra com animo de revender, e neste caso serão reputadas mercantis a compra e venda.

## TITULO X

## DO ESCAMBIO OU CONTRACTO DE TROCA MERCANTIL

## ART. I

505. A troca ou escambio é um contracto, pelo qual as partes se obrigam a dar respectivamente uma cousa por outra.

## ART. II

506. A troca, do mesmo modo que a venda, opera-se pelo simples consentimento. E tudo o que pôde ser vendido pôde ser objecto de troca.

## ART. III

507. Se um dos permutantes, já entregue da cousa, provar que esse outro não é dono d'ella, não pôde ser obrigado a entregar a que promettera, mas sómente a volver a que recebeu.

## ART. IV

508. O permutante, que cede á evicção da cousa recebida em troca, tem a escolha ou de pedir e haver perdas e damnos, ou de repetir a sua cousa.

## ART. V

509. Se uma cousa certa e determinada, promettida em troca, perecer sem intervenção de culpa d'aquelle que a devia dar, o contracto reputa-se não celebrado, e o que deu a sua cousa pôde pedir a restituição d'ella.

## ART. VI

510. A rescisão por lesão não tem lugar no contracto de troca.

## ART. VII

511. Todas as demais regras, estabelecidas ácerca do contracto de compra e venda e seus effeitos, procedem no contracto de troca.

## TITULO XI

## DA LOCAÇÃO-CONDUÇÃO MERCANTIL

## ART. I

512. A locação-condução é em geral um contracto, pelo qual uma das partes se obriga a dar á outra, por um certo tempo e por um certo preço, o gozo d'uma cousa ou de seu trabalho.

## ART. II

513. A locação-condução tem por objecto cousas, ou trabalho. Os principios de direito civil são applicaveis á locação-condução de cousas commerciaes, salvo o que se acha legislado no titulo — *Das fretamentos*.

## ART. III

514. Sobre a locação-condução d'obra ou trabalho, ficam dadas neste código as regras conducentes ácerca dos feitores, caixeiros, recoveiros e mais empregados no commercio, que vencem um preço pela prestação d'um trabalho.

## ART. IV

515. Quando qualquer se encarrega de fazer uma obra, póde convençionar o fornecedor sómente o seu trabalho ou industria, ou prestar-se egualmente a fornecer a materia. Neste caso o contracto toma o nome de *empreitada*.

## ART. V

516. Se, tomada uma obra de empreitada, a cousa perece, por qualquer modo que fôr, antes de entregue, a perda corre por conta do empreiteiro, salvo estando o encomendador em mora de a receber.

## ART. VI

517. No caso, em que o operario só fornece o seu trabalho ou industria, perecendo a cousa, só responde pela sua culpa.

## ART. VII

518. Se no caso do artigo precedente a cousa vem a perecer sem culpa da parte do operario, antes que a obra fosse recebida, e sem que o encomendador estivesse em mora, o operario não tem salario algum a reclamar, uma vez que a cousa não perecesse por vicio proprio.

## ART. VIII

519. Se o objecto tomado de empreitada perece em todo ou em parte por vicio de construcção, o empreiteiro é responsavel por perdas e danos para com o proprietario.

## ART. IX

520. Quando um empreiteiro se encarrega da construcção d'uma obra por um plano ajustado e convindo, não póde pedir augmento algum de preço a titulo de augmento de mão d'obra ou materiaes, ou de mudanças e augmentos no plano, se estas mudanças e augmentos se não acharem auctorizados por escripto, e o preço convindo com o proprietario.

## ART. X

521. O proprietario póde arbitrariamente resilir do contracto de empreitada, posto que já começado a executar, indemnizando o empreiteiro de todas as suas despesas e trabalho, e de tudo o que poderia ganhar na empresa.

## ART. XI

522. O contracto de locação d'obra dissolve-se pela morte do operario, empresario, ou empreiteiro. O proprietario porém é obrigado a pagar a seus herdeiros e successores, á proporção do

preço estipulado na convenção, o valor da obra já feita e materiaes aparelhados, no caso sómente que taes obras e materiaes lhe possam ser uteis.

## ART. XII

523. O empreiteiro responde pelos factos das pessoas que emprega.

## ART. XIII

524. Os operarios, empregados pelo empreiteiro, não têm acção contra o proprietario encomendador, salvo até á concorrência do que este se achar devendo ao empreiteiro ao tempo da instauração da acção.

## ART. XIV

525. Os operarios, que de per si tomam directamente empreitadas, são empreiteiros nas obras que tomam, e sujeitos ás regras prescriptas neste titulo.

## TITULO XII

## DAS COMPANHIAS, SOCIEDADES E PARCERIAS COMMERCIAES

## Disposições geraes

## ART. I

526. Companhias, sociedades, e parcerias mercantis são associações commerciaes inteiramente distinctas entre si em direitos e obrigações, quer reciprocos dos associados, quer entre estes e terceiros respectivamente. Estas associações só têm de commum os seguintes principios.

## ART. II

527. 1.º É da essencia de toda a associação commercial que cada associado ministre á associação alguma parte do seu capital, quer em cousas, quer em dinheiro, quer em crédito, quer em trabalho ou industria.

## ART. III

528. 2.º Toda a associação deve ser contrahida para interesse commum dos associados.

## ART IV

529. 3.º Toda a associação commercial deve ter um objecto licito. E assim toda a empresa, todo o commercio, toda a obra, que não tiver cousa alguma de contrario ás leis e bons costumes, póde ser materia d'uma associação mercantil.

## ART. V

530. 4.º O contracto, em que o prestador do dinheiro para emprego commercial em associação estipular participação nos lucros sem responder por obrigações de associado, é illegal e nullo.



## ART. VI

531. 5.º A convenção, em que o emprestador nos termos do artigo precedente estipular que terá quinhão numa quantidade de ganhos além dos juros, sem responsabilidade de perdas, é usuraria.

## ART. VII

532. 6.º A convenção, pela qual um dos socios auferisse a totalidade dos lucros, é nulla. E bem assim o é a estipulação ou clausula, que exemptasse de toda a contribuição nas perdas as sommas ou effeitos entrados por um ou mais socios no fundo da sociedade ou associação.

## ART. VIII

533. 7.º O associado, que tarda em fornecer o seu contingente não consistente em dinheiro, responde para com a associação pelo damno emergente da mora. Sendo o contingente dinheiro, os juros legaes da mora serão inteira indemnisação.

## ART. IX

534. 8.º Começada a associação, os ganhos e perdas são communs aos associados na proporção de seus quinhões de entrada, ou segundo o que se achar determinado em convenção expressa legitima.

## ART. X

535. 9.º Todo o administrador, socio ou comparte gerente é obrigado para com a companhia, sociedade ou parceria a dar contas justificadas da sua administração e gestão.

## ART. XI

536. 10.º Em nenhuma associação mercantil, seja qual for a sua especie ou qualidade, se pôde recusar aos socios o exame de todos os documentos comprovadores do balanço, que se formar, para manifestar o estado da administração social.

## ART. XII

537. 11.º Toda a associação mercantil será regulada pela convenção das partes e pelas leis particulares do commercio. O direito civil propriamente dicto só é applicavel em falta de lei e usos do commercio.

## SECÇÃO I

## Das companhias de commercio

## ART. XIII

538. Companhia é uma associação de accionistas sem firma social, qualificada pela designação do objecto da sua empresa, e administrada por mandatarios temporarios, revogaveis, accionistas ou não accionistas, assalariados ou gratuitos.

## ART. XIV

539. As companhias só podem ser formadas por escripturas publicas.

## ART. XV

540. O instrumento do contracto d'uma companhia só pôde ser transcripto de teor, e não por extracto, no registro publico do commercio.

## ART. XVI

541. Os administradores ou directores d'uma companhia serão obrigados pessoal e solidariamente para com terceiros, que traquem com a companhia, até o momento em que tiver logar a inscripção do contracto d'ella no registro publico do commercio.

## ART. XVII

542. Os mandatarios administradores d'uma companhia só respondem pela execução do mandato recebido e acceto. Elles não contraem obrigação alguma, nem solidaria, nem pessoal, relativamente ás convenções da companhia.

## ART. XVIII

543. Os accionistas d'uma companhia não respondem por perdas além do montante do seu interesse n'ella.

## ART. XIX

544. O fundo da companhia é dividido em acções; e pôde ser dividido em fracções d'acção d'um valor igual. A acção pôde ser exarada em fórma de titulo ao portador. Neste caso opéra-se a cessão pela simples tradição do titulo.

## ART. XX

545. Sendo a propriedade da acção restricta a individuo, ella será escripta n'um livro da companhia; e a transferencia, que tiver logar, será lançada no mesmo livro, e assignada pelo cedente ou por seu procurador bastante: pena de ficar sem effeito a cessão.

## ART. XXI

546. As companhias só podem ser estabelecidas por auctorisação especial do governo, e approvação da sua instituição.

## SECÇÃO II

## Das sociedades com firma

## ART. XXII

547. A sociedade em geral é um contracto, pelo qual duas ou mais pessoas se unem, pondo em commum bens ou industria, com o fim de lucrar em todas ou em algumas das especies das operações mercantis, e com animo positivo de se obrigar pessoalmente como socios e voluntariamente.

## ART. XXIII

548. Quando os socios convencionam commerciar debaixo d'uma firma, que abraça a collecção de seus respectivos nomes, esta sociedade chama-se sociedade ordinaria, ou em nome collectivo, ou com firma; mas d'esta só podem fazer parte os nomes dos socios, ou algumas, ou um só d'elles, com tanto que a firma contenha a formula — e *companhia*.

## ART. XXIV

549. Todo e cada um dos socios da firma d'esta sociedade responde solidariamente por todas e quaesquer convenções da sociedade, posto que só um d'elles assignasse, uma vez que assigne com a firma social, salvas as restricções adiante legisladas.

## ART. XXV

550. As condições e estipulações, que os socios inserirem no contracto, não podem desonerar nenhum dos socios expressos na firma a respeito de terceiro.

## ART. XXVI

551. Os fundos, entrados na sociedade com firma para as necessidades da objecto social, são considerados desde a data do contracto como propriedade conjuncta e commum de todos e cada um dos socios.

## ART. XXVII

552. Só podem fazer parte da firma da sociedade pessoas, que segundo a lei são reputadas commerciantes.

## ART. XXVIII

553. Todas as cartas mandadeiras d'esta sociedade, todas as suas letras de cambio ou da terra e livranças á ordem, quitações, facturas, procurações, contas e demais actos concernentes á sociedade, deverão ser assignados com a firma social; pena de perda dos direitos, que de taes escriptos podessem resultar á sociedade.

## ART. XXIX

554. Entende-se que nesta sociedade não será permitido a socio algum ter conta corrente com elle, em quanto não tiver integralmente verificada a sua entrada respectiva na caixa social, salva convenção especial em contrario.

## ART. XXX

555. O contracto de sociedade com firma deve expressar qual, ou quaes dos socios podem usar da firma social. No silencio do contracto presume-se que cada um dos socios o pôde fazer. Os socios excluidos não obrigam firmando, uma vez que o seu nome se não inclua na firma.

## ART. XXXI

556. Se os socios d'uma sociedade com firma receberem fundos d'uma pessoa para o fim de os inverter na sociedade, e esta

peessoa perceber lucros sociaes por esses fundos, obrigando só esses fundos ás perdas sem mais responsabilidade pessoal sua, este contracto entre o fornecedor e os socios é uma parceria, e a firma pôde responsabilisar a totalidade dos fundos fornecidos, e não o comparte fornecedor, salvas as disposições legisladas na secção v — *Das parcerias mercantis*.

## SECÇÃO III

## Da sociedade de capital e industria

## ART. XXXII

557. Diz-se sociedade de capital e industria aquella que se contrahe por uma parte entre uma ou mais pessoas, que fornecem fundos para uma negociação commercial em geral, ou para alguma operação mercantil em particular — e por outra parte por um ou mais individuos, que entram na associação com a sua industria sómente.

## ART. XXXIII

558. A obrigação dos socios capitalistas é solidaria, e estende-se além do capital entrado na sociedade, sendo as obrigações legitimamente contrahidas por objectos sociaes.

## ART. XXXIV

559. O socio de industria, no silencio da convenção, tem direito a uma quota de lucros, egual á estipulada a favor do capitalista de menor entrada.

## ART. XXXV

560. O socio de industria nem pôde contrahir em nome da sociedade, nem responsabilisa o seu patrimonio particular para com os credores d'ella.

## ART. XXXVI

561. Todavia competem em qualquer caso tanto aos socios capitalistas como aos credores sociaes contra o socio de industria todas as acções que a lei faculta contra o institor ou mandatario infiel ou negligente.

## ART. XXXVII

562. A associação de capital e industria não é uma sociedade regular, porque a responsabilidade do socio de industria é limitada. Se porém alem da industria o socio fornecer por entrada qualquer porção de dinheiro ou cousa estimada, a associação se tornará sociedade regular, e o socio de industria não poderá deixar de ser por estipulação alguma socio solidario e sem limites na responsabilidade.

## ART. XXXVIII

563. A sociedade de capital e industria pôde formar-se debaixo

d'uma firma social, ou existir sem ella. Tendo firma social, são-lhe applicaveis as regras estabelecidas na secção II — *Das sociedades com firma.*

#### ART. XXXIX

564. O socio de mera industria em nenhum caso é obrigado a repor o que tiver recebido de prestações sociaes nas epochas marcadas no contracto, e não antes, salvo o caso de fraude ou dolo.

### SECÇÃO IV

#### Da sociedade tacita

#### ART. XL

565. Diz-se sociedade tacita aquella, cuja existencia se induz de actos proprios da sociedade, e que regularmente se não costumam fazer sem qualidade social.

#### ART. XLI

566. É socio tacito todo aquelle, cujo nome não apparece ao publico como socio, mas que tem qualquer interesse ou no fundo social ou nos ganhos, ou em uma e outra cousa na precisa qualidade de lucros sociaes.

#### ART. XLII

567. A sociedade tacita pôde formar-se por convenção expressa das partes, ou por operação da lei.

#### ART. XLIII

568. Dá-se sociedade tacita por operação e intelligencia da lei quando uma pessoa se liga conjunctamente com outra em qualquer transacção commercial, quer como agente, quer d'outra sorte, e tem um interesse na transacção, não como paga de trabalho, senão como ganhos sociaes.

#### ART. XLIV

569. São presumpções legaes da sociedade tacita: — 1.º a negociação promiscua e commum; — 2.º a obrigação e pagamento commum das dividas da associação; — 3.º o recebimento commum de dinheiro; — 4.º a alheação e permutação commum; — 5.º a aquisição em commum; — 6.º se um dos associados se confessa socio; — 7.º se duas ou mais pessoas prepozessem um institor; — 8.º a dissolução da associação como sociedade; — 9.º o emprego do pronome *nós* ou *nosso* nas cartas de correspondencia, nos livros, nas facturas, e nos mais papeis commerciaes; — 10.º o facto de receber cartas enderessadas a nomes, ou firma social; — 11.º o uso de marca commum nas fazendas ou volumes; — 12.º o uso d'um nome com a addição — *e companhia.*

#### ART. XLV

570. Logo que o socio tacito for descoberto socio, e provado tal, a sua responsabilidade será solidaria, pessoal e absoluta, como socio ordinario e regular. Sendo só reputado comparte, obriga meramente o seu fundo nos termos da parceria, salvas as disposições legaes a este respeito.

### SECÇÃO V

#### Da associação em conta de participação

#### ART. XLVI

571. As associações em conta de participação são verdadeiras sociedades mercantis; e podem definir-se as reuniões, que formam dois ou mais commerciantes sem firma para lucro commum e social, trabalhando um, alguns, ou todos em seu nome individual sómente. Esta sociedade tambem se denomina momentanea e *anonyma.*

#### ART. XLVII

572. A sociedade em conta de participação pôde ser relativa a uma ou a mais operações commerciaes, e tem logar ácerca dos objectos, com as fórmás, nas proporções de interesses, e com as condições ajustadas entre as partes.

#### ART. XLVIII

573. As sociedades em conta de participação provam-se pela exhibição dos livros commerciaes, por correspondencia, ou por testemunhas. Estas sociedades não são sujeitas ás formalidades prescriptas para as demais sociedades mercantis.

#### ART. XLIX

574. Os socios em conta de participação são respectivamente obrigados a dar contas justificadas dos contractos e seus resultados, em que cada um entrar de per si para fim social.

#### ART. L

575. A sociedade em conta de participação pôde formar-se entre um commerciante e outra pessoa não commerciante. Mas neste caso as transacções sociaes só poderão ser celebradas pelo socio commerciante.

#### ART. LI

576. Na sociedade em conta de participação o socio ostensivo é o unico, que se obriga para com o terceiro, com quem contracta: ficando todavia um socio obrigado para com outro por todos os resultados das transacções sociaes, comprehendidas nos termos precisos de seu contracto.

## SECÇÃO IV

## Da parceria mercantil

## ART. LII

577. Parceria mercantil é em geral toda a associação conjuncta de commerciantes em communhão, sem animo de sociedade.

## ART. LIII

578. A parceria pôde ter logar em consequencia do objecto, ou por convenção das partes.

## ART. LIV

579. Dá-se a parceria em consequencia do objecto, quando dois ou mais succedem, ou adquirem um objecto indivisivel, e o administram e negociam sem animo de obrigar-se como socios, mas só como co-proprietarios ou compartes.

## ART. LV

580. Dá-se parceria por convenção das partes, quando duas ou mais pessoas se associam, e limitam ambos ou um d'elles a sua responsabilidade ao quinhão da sua entrada, declarando que não responderão além d'elle. Neste sentido a chamada sociedade em commandita da parte do fornecedor dos fundos, e a sociedade de capital e industria, quando o socio de industria ministra meramente o seu trabalho, são parcerias, e não sociedades mercantis.

## ART. LVI

581. Em regra os compartes não são obrigados além da porção de cabedal, com que entram na parceria, ou do objecto indivisivel, que a constitue.

## ART. LVII

582. O parceiro, fornecedor de fundos em commandita, não pôde fazer acto algum de gestão, nem ser empregado em negocios da parceria, nem mesmo como procurador: pena de incorrer na responsabilidade absoluta de socio. A administração do fundo ministrado é absolutamente exclusiva dos demais socios.

## ART. LVIII

583. Practicando os compartes aquelles actos, que a lei characterisa de sociedade tacita, serão reputados socios, e não parceiros, salva prova plena e concludente em contrario. Não havendo esta prova, os seus direitos e obrigações reciprocas serão absolutamente regulados pela lei das sociedades e pelos principios estabelecidos na secção IX d'este titulo.

## ART. LIX

584. Nas parcerias mercantis é necessario que um dos com-

partes, pelo menos, seja commerciante, e que o seu objecto ou objectos sejam operações commerciaes.

## ART. LX

585. O contracto de parceria por convenção só pôde ser celebrado por escriptura publica, e esta transcripta verbalmente no registro publico de commercio: pena de serem havidos por socios os compartes: e responderem solidaria e illimitadamente para com terceiros como socios.

## SECÇÃO VII

## Da associação de terceiro á parte d'um socio

## ART. LXI

586. Qualquer socio pôde sem consentimento dos consocios associar uma terceira pessoa á parte que tem na sociedade; mas não pôde sem consentimento de todos os consocios associar-o á sociedade.

## ART. LXII

587. Se o terceiro, associado ao socio, causar por culpa sua damna á sociedade, a sociedade tem acção pelo damno causado não só contra o terceiro associado, mas tambem contra o socio cedente.

## ART. LXIII

588. O associado cessionario não responde pela reparação de perdas, soffridas pelo socio cedente em consequencia de insolvencia dos consocios, salvo havendo estipulação expressa.

## ART. LXIV

589. O cessionario do socio não pôde pedir á sociedade, nem a algum dos outros socios, contas, nem documentos alguns justificativos da gestão dos negocios. Elle só tem direito a pedir um balanço das perdas e damnos, resultantes de operação commum por via de seu cedente.

## ART. LXV

590. O associado cessionario não é obrigado para com terceiros credores da sociedade, como consocio nella.

## SECÇÃO VIII

## Das formalidades do contracto de sociedade mercantil

## ART. LXVI

591. Os contractos de sociedade com firma, e de sociedade de capitães e industria, devem ser escriptos; e podem provar-se ou

por escriptura publica, ou por escriptura particular; mas neste caso lavrar-se-hão tantos exemplares, quantos os socios com menção especifica em cada um de sua totalidade.

## ART. LXVII

592. Sendo o contracto de sociedade solemnemente celebrado por escriptura publica, deve conter: — 1.º os nomes e domicilios dos contrahentes; — 2.º a firma; — 3.º quem póde firmar e gerir; — 4.º o capital de cada um, a sua especie e valor, ou como estimavel; — 5.º a quota respectiva das perdas e ganhos; — 6.º a epocha da duração; — 7.º a designação do objecto com especialidade; — 8.º a faculdade e quantidades a tirar da caixa para despesas commerciaes e particulares; — 9.º a fórma da nomeação dos arbitros juizes das duvidas sociaes; — 10.º a fórma especifica da partilha, dissolvida a sociedade; — 11.º como e por quem deve fazer-se a liquidação; — 12.º todas as mais convenções e pactos licitos, que determinem especialmente os direitos e obrigações dos socios entre si e para com terceiros.

## ART. LXVIII

593. Toda a clausula ou convenção social occulta, contraria a clausula ou convenção expressa no contracto primordial, é nulla e sem effeito. Toda a clausula ou convenção occulta, derogatoria da obrigação ordinaria do socio para com terceiro, que contracte com associação, é inefficaz contra o direito d'esse terceiro.

## ART. LXIX

594. Nas companhias, nas sociedades com firma, nas de capitães e industria, e nas parcerias mercantis não é admissivel prova de testemunhas contra ou alem do conteúdo nos instrumentos do contracto, nem contra o que se allegasse haver-se dicto antes da escriptura, ao tempo d'ella, ou depois, seja qualquer que for a quantia de que se tracte.

## ART. LXX

595. A continuação de qualquer sociedade, celebrada por escripto e com tempo fixo, só póde ser comprovada, expirado o termo, por declaração escripta de todos os socios.

## ART. LXXI

596. A regra estabelecida na lei, sobre dever ser reduzido a escriptura o contracto de sociedade, entende-se obrigatoria dos socios entre si. O contracto a respeito de terceiros póde ser provado por todos os demais meios de prova, alem da escriptura.

## ART. LXXII

597. Todo o instrumento escripto de sociedade mercantil deve ser trasladado de teor, ou por extracto nos casos em que a lei o consente, no registro publico do commercio. Os socios são obrigados a apresentar e a depositar no archivo do registro um exem-

plar ou extracto, por elles todos assignado e certificado de conforme. A todas as pessoas é licito lel-o, e haver d'elle certidão.

## ART. LXXIII

598. O extracto do contracto de sociedade, que tem de inscrever-se no registro publico do commercio, deve conter: — 1.º a data do contracto, e os nomes, sobre-nomes, qualidades e domicilios dos socios; — 2.º a firma social, e a designação se a sociedade é geral ou particular, e neste caso em que especialmente consista; — 3.º a designação dos socios da sociedade com firma, que não podem usar d'ella; — 4.º a epocha, em que a sociedade deve começar e acabar; — 5.º em geral os artigos do contracto, que podem determinar os direitos de terceiros para com os socios.

## ART. LXXIV

599. A inscripção no registro publico do commercio deve ser datada do dia, em que a escriptura ou extracto fôr entregue no cartorio do registro.

## ART. LXXV

600. Em quanto a escriptura ou extracto social não é lançado no registro publico de commercio, a sociedade com firma, a de capitães e industria, e as parcerias mercantis serão consideradas a respeito de terceiros como sociedades geraes, contrahidas por tempo illimitado, e sem exclusão de socio algum da gestão social, sejam quaes forem as suas condições e estipulações accordadas.

## ART. LXXVI

601. A firma d'uma sociedade, dissolvida por morte d'um socio, não havendo opposição dos herdeiros do fallecido, póde ser continuada por um ou mais socios; mas debaixo da obrigação de reduzir a inscripção o accordo da continuação, e de o inscrever no registro publico de commercio, debaixo das penas comminadas no artigo precedente.

## ART. LXXVII

602. Toda a dissolução de sociedade commercial antes do termo de duração prefixo no contracto: — toda a continuação além d'esse termo: — e bem assim todas as alterações no contracto primitivo, que possam respeitar a terceiros, são sujeitas á formalidade da inscripção no registro publico do commercio; e com as penas impostas neste codigo na omissão d'esta formalidade.

## SECÇÃO IX

## Do interesse dos socios no fundo em commercio

## ART. LXXVIII

603. Os socios têm o dominio e posse conjuncta de todo o capital, fundo e effeitos empregados no negocio social.

## ART. LXXIX

604. Nenhum socio póde ter interesse separado em parte alguma da propriedade pertencente á sociedade, sem embargo de que cada um tem um interesse inteiro no todo da propriedade conjuncta.

## ART. LXXX

605. O gráo de interesse d'um socio não depende da proporção de capital, que cada individuo traz para a massa social.

## ART. LXXXI

606. Em quanto as contas da sociedade se acham por ajustar, cada socio tem um interesse inteiro na propriedade conjuncta do todo. Balançadas as contas, cada qual tem um unico e separado interesse na sua proporção aliquota; e quando esta proporção é determinada pelo balanço, a propriedade assim dividida torna-se propriedade particular do individuo, e deixa de estar á disposição da firma social.

## ART. LXXXII

607. Quando os socios compram propriedade de raiz para objecto social, a cousa comprada torna-se propriedade da sociedade, e os socios têm o seu dominio e posse em commum.

## ART. LXXXIII

608. A propriedade de raiz, comprada por um socio com fundos da sociedade, é propriedade social.

## ART. LXXXIV

609. Morrendo um socio, a propriedade de raiz social reputa-se a respeito de seus herdeiros como propriedade pessoal do fallecido socio, e não como propriedade real sua.

## SECÇÃO X

## Da duração e administração da sociedade

## ART. LXXXV

610. A sociedade começa no tempo da celebração do contracto, caso na convenção se não designe outra epocha; e entende-se durar por toda a vida dos socios, salvo havendo estipulação em contrario, ou tendo a sociedade por objecto um negocio de duração limitada.

## ART. LXXXVI

611. Todo o socio é considerado gerente da sociedade relativamente aos negocios communs d'ella, se o contracto registrado não tiver estipulações em contrario.

## ART. LXXXVII

612. Se as operações sociaes se acham divididas entre diversos socios, e o contracto, que as contém, tiver sido competentemente

registrado, cada um d'elles será considerado gerente unicamente no ramo, que segundo o contracto lhe cabe.

## ART. LXXXVIII

613. Quando muitos socios são encarregados de administrar os negocios sociaes sem funcções determinadas de cada um, ou sem que expressamente se accordasse que um não poderia gerir sem o outro, cada qual separadamente póde fazer todos os actos da administração social.

## ART. LXXXIX

614. Quando os socios no contracto confiam a um d'entre si a administração dos negocios sociaes, podem estender ou restringir a confiança, que accordarem, segundo julgarem a bem.

## ART. XC

615. Quando um socio é encarregado da administração social por uma clausula especial do contracto, elle fica auctorisado para praticar todos os actos da sua administração sem embargo da opposição dos demais socios, com tanto que proceda sem fraude. Esta auctorisação não póde ser revogada sem causa legitima, em quanto durar a sociedade. Sendo porém concedida por acto posterior ao contracto primordial da sociedade, é revogavel a arbitrio dos socios, como simples mandato.

## ART. XCI

616. Se o socio administrador usar mal da facultade, que lhe foi dada no contracto nos termos do artigo precedente, e de sua gestão resultar perigo manifesto á massa commum, os mais socios poderão nomear um administrador, que intervenha em todas as operações commerciaes, ou promover a rescisão do contracto perante o tribunal competente por meio de arbitros commerciaes.

## ART. XCII

617. O socio, que não é absolutamente excluido de qualquer gestão, não póde, sem consentimento expresso dos demais socios, estabelecer sobre si ou por sua conta nem ter interesse algum em commercio ou empresa da natureza do social.

618. Quando na epocha de sua admissão já tiver esse commercio ou interesse, poderá continuar nelle, salvo se por convenção expressa prometteu renuncial-o.

## ART. XCIII

619. O socio, que contravier á disposição do primeiro periodo do artigo precedente, entrará na caixa commum com o beneficio, que auferir de suas operações particulares, mas soffrerá individualmente as perdas que tiver.

## ART. XCIV

620. A sociedade obriga-se não só por convenções passadas e assignadas em commum, mas tambem pelos actos de seus mem-

bros tomados individualmente, em quanto considerados como gerentes da sociedade.

## ART. XCV

620. Se um socio ultrapassar os limites do mandato social, que receba, ou emprehender actos illicitos, as obrigações dos demais socios serão reguladas pelos principios legislados nestes casos acerca dos feitores.

## SECÇÃO XI

## Dos que podem ser socios.

## e dos que são reputados socios commerciaes

## ART. XCVI

621. Toda a pessoa, que não tiver incapacidade ou prohibição legal para ser commerciante, pôde celebrar o contracto da sociedade mercantil.

## ART. XCVII

622. O menor não commerciante pôde ser socio no sentido de quinhoar nos ganhos; mas contra as perdas tem o beneficio da restituição. Se, chegando á idade de maior, não declarar expressamente que não quer continuar na sociedade, responde por todas as convenções subseqüentes, contrahidas pela firma.

## ART. XCVIII

623. O pae pôde associar o filho ao seu commercio, entrando o filho ou só com a sua industria, ou com o seu peculio e industria; e isto quer elle seja maior, quer menor de vinte e cinco annos.

## ART. XCIX

624. O filho, que entra só com a industria na sociedade com o pae, tem e responde pelos mesmos direitos e obrigações de qualquer outro socio de mera industria: o filho, que entra com peculio e industria, obriga o peculio, sendo maior de dezoito annos.

## ART. C

625. O filho, que é associado ao commercio do pae, reputa-se emancipado, tendo dezoito annos completos, e maior a todos os respeitos legaes.

## ART. CI

626. O nome do filho, maior de dezoito annos, em sociedade com seu pae pôde fazer parte da firma social.

## ART. CII

627. Para que o contracto de sociedade seja reputado tal, é necessario não só que haja uma estipulação e um fim de lucro commum, e uma cousa fornecida pelos socios, que constitua o fundo social, mas é essencial e especificamente necessario que os socios se escolham, e reunam o seu consentimento mutuo em dar

á sua associação os efeitos e qualidades de sociedade: se alterarem e restringirem estes efeitos e qualidades, o contracto deixa de ser sociedade.

## ART. CIII

628. O simples facto de commercio conjuncto faz presumir sociedade mercantil. Neste caso, posto que se mostre convenção verbal ou escripta, cada socio é responsavel para com a firma pela sua quantidade proporcional e não mais, mas indefinidamente para com os credores d'ella.

## ART. CIV

629. Pôde haver socios numa empresa especifica só responsaveis uns para com outros, e para com o publico unicamente nas materias que respeitam precisamente a tal empresa.

## ART. CV

630. Duas pessoas podem ser socios com respeito ao publico, posto que o não sejam entre si.

## ART. CVI

631. Toda a pessoa, que participa nos lucros de qualquer empresa na precisa e especifica qualidade de ganhos, é responsavel como socio pelas perdas acontecidas á empresa, salvo quando o quinhão nos lucros é concedido, como no socio de industria, em pagamento de trabalho sómente.

## ART. CVII

632. Qualquer pessoa pôde ser socio: — 1.º por possuir um interesse no fundo social, e apparecer nesta qualidade no publico; — 2.º como socio tacito; — 3.º como socio ineramente de nome.

## ART. CVIII

633. Toda a pessoa, que apparecer ao publico como socio, será responsavel por todas as perdas da sociedade, ainda que não tenha interesse nos lucros.

## ART. CIX

634. A pessoa, que empresta o seu nome como socio, é activa e passivamente socio. Porém o méro uso do nome d'um individuo sem sua sciencia e paciencia não o torna responsavel como socio. Sabendo-o, deve desapproval-o com toda a publicidade possivel, aliás responde.

## ART. CX

635. Quando o crédor d'uma firma tem sido noticiado de que um socio é meramente nominal sem participar em lucros nem perdas, não tem acção contra esse socio.

## ART. CXI

636. O socio, que, dissolvida a sociedade parcialmente, se retira, mas continúa a ter interesse nos ganhos da que continúa, é responsavel como socio tacito.

## ART. CXII

637. O individuo, que dá de empréstimo dinheiro a uma pessoa em commercio por mais dos juros legais, é responsavel como socio para com terceiros créditos do tomador.

## ART. CXIII

638. Quando dois commerciantes convêm entre si que um d'elles fornecerá fazendas para uma especulação, cujo lucro o outro partilhará egualmente, não haverá entre elles sociedade, se a divisão dos ganhos fôr reputada, no dizer de arbitros, meramente modo de remunerar o trabalho e credito do outro; mas para com terceiros serão reputados como socios.

## ART. CXIV

639. Se se usar do nome d'um socio, que se retira da sociedade, contra seu consentimento depois de devidamente noticiada e publicada a dissolução, o nomeado não será responsavel como socio.

## SECÇÃO XII

## Dos direitos e obrigações reciprocas dos socios commerciaes

## ART. CXV

640. As obrigações reciprocas dos socios commerciaes começam desde o dia da conclusão do contracto, ou da epocha nelle designada.

## ART. CXVI

641. A maioria dos socios em numero não tem faculdade de entrar em operações diversas das expressamente especificadas na convenção, contra o consentimento d'um dos socios, salvo estipulação em contrario no contracto originario da sociedade.

## ART. CXVII

642. Havendo artigos sociaes, o negocio deve por elles ser regulado em toda a extensão que abrangem. Em caso omisso o comportamento dos socios deve regular-se, em falta de lei expressa, pelos usos e costumes commerciaes, e principios de direito commum fundados na justiça natural.

## ART. CXVIII

643. Cada socio é obrigado a contribuir para o fundo social com porção egual, salva convenção em contrario. Mas nenhum socio pôde ser obrigado pelos outros, mesmo em razão de mudança de circumstancias, a fornecer mais do que aquillo a que se obrigou.

## ART. CXIX

644. Todavia, se por falta d'um supprimento de contingente necessario se não pôde alcançar o fim commum social, o socio,

que recusar contribuir, pôde ser compellido a sahir da sociedade. Se por meio dos contingentes expressamente convindos se não pôde obter o fim commum social, cada socio tem direito de se retirar antes do termo fixado no contracto.

## ART. CXX

645. Entregando um socio á sociedade creditos seus em des-cargo da entrada, com que deve contribuir, só lhe serão abonados depois de cobrados: e não se realisando a cobrança por execução nos bens do devedor, ou não querendo o socio fazel-a, será obrigado a responder immediatamente pela importancia dos créditos até completar o seu empenho.

## ART. CXXI

646. Tractando-se sómente de dar mais extensão aos negocios sociaes por novos contingentes, sem que aliás a instituição social mude de objecto, os outros membros, augmentando as entradas, não podem obrigar os recusantes a contribuir proporcionalmente, nem expulsal-os por isso da sociedade.

## ART. CXXII

647. Na que toca ao lucro cessante da extensão dada ao negocio social nos termos de artigo precedente, os socios não podem ter pretensão a uma porção maior do que a *pro rata* de seu respectivo supprimento de contingente.

## ART. CXXIII

648. Porém, se os outros socios quizerem por novos fundos extender o fim da sociedade a um objecto novo, que até então não entrava nella, o que recusar contribuir não tem obrigação nem direito a tomar parte nesse objecto novo. E a reunião d'esses outros membros considera-se como uma nova sociedade limitada a elles.

## ART. CXXIV

649. Tractando de dar se mais extensão aos negocios da sociedade por novas entradas, é necessario intervir o consentimento unanime de todos os socios. Se um membro da sociedade, entrando de par si com novos fundos, sem tal consentimento extender os negocios sociaes, será considerado nos termos juridicos do que ganho negocios de terceiro sem mandato seu.

## ART. CXXV

650. Todo o socio tem obrigação de vigiar em que as suas operações sejam devidamente entradas nos livros da sociedade, p. estes arrumados em fôrma regular. O socio negligente não será admittido, em dúbida occorrente, a confirmar com juramento as operações indevidamente escripturadas, e além d'isso será responsavel para com os socios pelos danos que d'abi resultarem.



## ART. CXXVI

651. Todo o socio de sociedade com firma, quer seja quer não seja administrador, tem direito a examinar o estado da administração e contabilidade social, e a fazer as reclamações, que achar a bem, em conformidade das convenções pactuadas no contracto social.

## ART. CXXVII

652. Os parceiros fornecedores de fundos em commandita nem os accionistas de companhias não podem fazer exame nem investigação alguma na administração social, salvo nas epochas e de baixo das fórmulas prescritas nos respectivos contractos.

## ART. CXXVIII

653. Todo o socio tem direito de exigir que no fim de cada anno se faça um inventario geral de todo o haver da sociedade, e que, fechadas e justas as contas nos livros, se proceda á repartição dos lucros, compensadas as perdas; salvo estipulação particular expressa no contracto.

## ART. CXXIX

654. Não havendo no contracto estipulação diversa, as mercadorias e objectos em ser, fundo social, serão avaliados no inventario pelo preço da compra ou aquisição, ou por menos, se ao tempo do inventario se achar ser menor. Nos objectos, que soffrem diminuição natural ou estrago pelo uso, far-se-ha uma deducção proporcional por arbitramento de expertos.

## ART. CXXX

655. Não entrarão no inventario as dividas activas da sociedade incobráveis. Os creditos duvidosos devem ser lançados com uma deducção proporcionada á sua fallibilidade pela quantia em que se accoradar á pluralidade dos socios.

## ART. CXXXI

656. Todo o socio tem direito a pedir os juros de desembolso, que faça de dinheiro seu para vantagem commum social. Os gastos de viagens, sustento e outros, consequencia da operação commercial, devem egualmente ser-lhe pagos.

## ART. CXXXII

657. Nenhum socio tem direito de pedir retribuição a titulo de mais assiduo e attento cuidado empregado nos negocios sociaes, salvo havendo promessa no contracto.

## ART. CXXXIII

658. Nenhum socio antes de fechadas as contas, e feita em consequencia a repartição dos lucros, pôde tirar da caixa social, sem consentimento expresso dos demais socios, somma excedente á estipulação no contracto, ou aos juros, a que tenha direito. Contravindo, responde pelos juros do excesso, e pela sua restituição á massa.

## ART. CXXXIV

659. Quando se celebra por escriptura um contracto de sociedade, e nelle um socio adianta por emprestimo dinheiro á firma com estipulação mais forte do que juros, o contracto não é usurario.

## ART. CXXXV

660. Fechadas porém as contas e repartidos os ganhos, todo o socio tem direito a exigir o pagamento da sua respectiva quota, uma vez que este procedimento não desarranje os negocios sociaes, e salvo convenção em contrario.

## ART. CXXXVI

661. Quando um dos socios deixar na massa social com consentimento expresso ou tacito dos demais socios a sua quota dos lucros sociaes, perceberá d'ella juros, como da sua entrada primitiva, a contar da data da expiração do anno social, salvas as convenções que a este respeito possam ter logar.

## ART. CXXXVII

662. Quando o escripto social não determina a parte que cada socio deve ter nos ganhos e perdas, a parte de cada um será na proporção da sua entrada no fundo social.

Se no contracto se estipular o deixar a determinação d'essa porção a arbitrio de terceiro, o seu arbitramento será obrigatorio, salvo sendo evidentemente iniquo. O socio, que soube do arbitramento, ou que por sua parte por qualquer modo começou a executar não poderá contra elle oppôr-se, passados tres mezes da sua data.

## SECÇÃO XIII

## Da responsabilidade dos socios

## ART. CXXXVIII

663. Todo o membro d'uma firma social tem o mesmo poder de dispôr da propriedade social nas materias connexas com o negocio da sociedade, como se fosse propriedade pessoal propria sua. O socio pôde responsabilisar o credito da sociedade á somma que lhe parecer, salvo o direito dos socios contra elle.

## ART. CXXXIX

664. Todo o socio mercantil é solidariamente obrigado pelos contractos sociaes. Todas as vezes que a convenção entre os associados limita a sua responsabilidade social para com terceiros, o contracto deixa de ser contracto de sociedade, e torna-se parceria ou outro, segundo as circumstancias.

## ART. CXL

665. Em todas as transacções simples, immediatamente con-

nexas com o negocio social, cada membro da sociedade é em sua propria pessoa o representante activo da firma: e o acto d'um é o acto de todos.

## ART. CXXI

666. Cada socio individual pôde dispôr dos effeitos sociaes, e comprar outros para beneficio da firma; e qualquer d'estes contractos, por nocivo que seja á sociedade, uma vez completo, dá acção ao vendedor contra a firma, salvo o caso de dolo, ou fraude, ou conluio do vendedor.

## ART. CXLII

667. Fornecendo qualquer pessoa fazendas a um membro d'uma firma depois de registrado o instrumento da sociedade e de noticiar-se competentemente que não é licito o fazer-se tal sem consentimento do outro socio, o fornecedor não tem acção contra a firma, salvo provando acquiescencia posterior d'este socio, ou que a entrega das fazendas reverten em proveito seu.

## ART. CXLIII

668. A simples convenção particular dos socios entre si, que um d'elles não entrará validamente em transacção alguma sem concorrência do outro, não obriga a terceiros.

## ART. CXLIV

669. Qualquer socio pôde dar ordens para se fazerem seguros de objectos sociaes por conta da firma. O comparte não tem este poder, salvo sendo, alem do comparte, socio.

## ART. CXLV

670. O empenho de propriedade social feito a pessoa que ignora que a propriedade é social, é obrigatorio da firma, não havendo fraude na transacção.

## ART. CXLVI

671. O socio, que, quando envolvido em transacção social, toma dinheiro de emprestimo para fazer face a despesas suas particulares, obriga a firma. O socio porém não pôde obrigar a firma, contractando em cousa que não tem connexão com o negocio social, ou que, tendo-o, elle só d'ahi percebe beneficio, e a pessoa, com quem convencionna, o sabe.

## ART. CXLVII

672. O socio, que obra por auctoridade da firma, ainda que faça saber que a transacção não respeita á sociedade, pôde responsabilisar a firma.

## ART. CXLVIII

673. Qualquer membro d'uma firma pôde responsabilisar-a, sacando, aceitando, ou indossando letras de cambio, ou da terra á ordem, livranças, ou qualquer outro escripto mercantil, salvo havendo restricção em contrario no contracto registrado, ou tendo o tomador noticia d'esta excepção social.

## ART. CXLIX

674. Uma obrigação commercial, passada por um socio em utilidade da firma, reputa-se obrigação separada e conjuncta obligatoria do possuidor e da firma, ainda que exarada individualmente no singular.

## ART. CL

675. Uma letra sacada sobre uma firma social, e aceita por um dos socios d'ella, obriga a sociedade, posto que o aceite seja feito sómente em nome d'um.

## ART. CLI

676. O indosso d'um credito mercantil, feito por um socio em nome da firma, obriga a todos.

## ART. CLII

677. A pessoa, que toma uma letra ou livrança ao membro d'uma firma, sabendo a esse tempo que a transacção é fraudulenta, não adquire acção contra a firma. O mesmo procede no indosso a respeito do indossatario que o sabe; não assim no subsequente ou subsequentes indossados innocentes, como está legislado.

## ART. CLIII

678. Se um crédor sacar uma letra de cambio sobre uma firma social por divida d'um socio precedente á existencia da sociedade, o aceite será obrigatorio, se o socio ou socios, que se unirem ao devedor, consentirem nelle.

## ART. CLIV

679. Dando o membro d'uma firma social uma obrigação em nome da sociedade, relativa a transacção que por sua natureza não é social, para o tomador poder responsabilisar a sociedade carece de provar que o socio teve para isso auctorisação especial.

## ART. CLV

680. Sacando um socio uma letra com a firma social em pagamento de divida, parte social e parte sua particular, o saque obrigará a firma quanto á divida da sociedade, não assim quanto á divida particular do socio.

## ART. CLVI

681. Quando diversos ramos sociaes do commercio correm de baixo da mesma firma, a letra sacada por um dos objectos ou ramos, é accionavel contra o outro.

## ART. CLVII

682. Assignando duas pessoas conjunctamente seus nomes numa letra de cambio, ficam obrigadas como socios nesta transacção particular; mas o direito de transferil-a está em ambos collectivamente, e não em cada um individualmente. Portanto o indosso por um não habilitará o indossatario a cobrar a letra.

## ART. CLVIII

683. A letra, sacada em nomes conjunctos por uma das duas pessoas, socios numa transacção particular, porém para fim que não respeita a essa transacção particular, não obriga o consocio, cujo nome é mencionado pelo sacador em conjuncção com o seu, quando mesmo o portador seja de boa fé.

## ART. CLIX

684. Uma letra, sacada depois da dissolução da sociedade, não liga os que forem socios, salvo se todos a assignarem.

## ART. CLX

685. O socio, que empenha por fiança o credito social em cousa immediatamente connexa com a sociedade, responsabilisa a firma. Não assim, se a transacção for sua particular, salvo tendo auctoridade dos socios.

## ART. CLXI

686. O socio, em regra, não tem poder de responsabilisar geralmente os consocios por fiança sem auctorisação especial, ou ratificação posterior; salvo se a prestação de taes fianças é do uso ordinario de tal firma.

## ART. CLXII

687. Nenhum socio pôde responsabilisar a firma social em contracto, em que a lei requer essencialmente escriptura publica, sem auctorisação especial dos socios. Esta auctorisação não valerá, a não ser escripta e legalmente feita.

## ART. CLXIII

688. Não se entende nas faculdades ordinarias do socio o poder de assignar compromissos de arbitramento; mas aquelle dos socios que o assignar fica de per si particularmente obrigado.

## ART. CLXIV

689. É do poder do socio desistir da acção intentada em nome da firma sem consentimento dos consocios. A desistencia é obrigatoria da firma, salvo o caso de fraude legitimamente provada.

## ART. CLXV

690. O pagamento d'uma divida social, feito a um socio, reputa-se feito a todos. E assim o reconhecimento d'uma divida passiva da sociedade por um dos socios assignado na obrigação liga os demais socios.

## ART. CLXVI

691. O reconhecimento ou confissão do pagamento d'uma divida passiva social, feito por um dos socios, é prova concludente contra o petitorio do consocio.

## ART. CLXVII

692. No concurso creditorio d'um fallido, devedor á sociedade, o socio tem poder de subscrever o accordo que tomar o collegio creditorio: a sua assignatura obriga a firma social.

## SECCÃO XIV

## Da dissolução da sociedade

## ART. CLXVIII

693. Não havendo convenção verbal ou escripta acerca do tempo de duração da sociedade, qualquer dos socios pôde fazer dissolver o sociedade desde o momento em que fizer saber aos mais socios a sua vontade.

## ART. CLXIX

694. A sociedade, celebrada por um periodo determinado, só pôde ser dissolvida por mutuo consenso de todos os socios, antes de chegar o dia do termo.

## ART. CLXX

695. Será determinada em juizo dissolvida a sociedade antes do periodo limitado no contracto, mostrando-se que é impossivel a sua continuação, segundo o intuito e fim dos artigos sociaes, tal como a perda inteira do capital social.

## ART. CLXXI

696. O juiz pôde julgar dissolvida a sociedade a requerimento de qualquer dos socios: — 1.º por máo comportamento d'um dos socios, a seu arbitrio, guardada a circumspecção devida; — 2.º provando-se a impossibilidade da continuação da sociedade nos termos em que foi convencionada; — 3.º havendo abuso de boa fé da parte de qualquer socio; — 4.º quando a sociedade é dissolvida á vontade do socio, salvas as restricções legaes neste caso.

## ART. CLXXII

697. A venda dos effeitos sociaes para fins particulares d'um socio pôde motivar a dissolução da sociedade.

## ART. CLXXIII

698. A quebra d'um dos socios dissolve a sociedade desde o evento. E o socio quebrado pôde de per si e por isso requerer a dissolução.

## ART. CLXXIV

699. A morte d'um dos socios dissolve a sociedade, seja qual for o praso da sua duração. Quando a sociedade tem mais de dois membros, a morte d'um opéra a dissolução social entre todos, salvo convenção em contrario.

## ART. CLXXV

700. Nenhum socio pôde deixar por testamento a um legatario o seu interesse no commercio em continuação de sociedade.

## ART. CLXXVI

701. A insanias d'um socio é causa legal para a dissolução da sociedade.

## ART. CLXXXVII

702. A sociedade por periodo indefinido, formada por palavra, póde ser verbalmente dissolvida. A sociedade, formada por escriptura publica, deve por escriptura publica ser dissolvida.

## ART. CLXXXVIII

703. Quando a sociedade é dissoluvel á vontade dos socios, mas um d'elles se oppõe, a questão será decidida por arbitros commerciaes.

## ART. CLXXXIX

704. Com a dissolução da sociedade distractam-se os vinculos sociaes conjunctos, mas os socios continuam senhores em commun de todos os artigos empregados no commercio social.

## ART. CLXXX

705. Dissolvida a sociedade, qualquer socio póde requerer que todos os effeitos sociaes sejam vendidos e o seu producto dividido: os demais socios não podem obrigar-os a tomar o seu quinhão de effeitos pela avaliação, salvo convenção em contrario.

## ART. CLXXXI

706. Se, dissolvida a sociedade, um socio empregar propriedade commun em proveito seu particular, ou d'ella fizer outro uso, que não em ajuste de negocios sociaes, os demais podem requerer judicialmente um administrador á massa.

## ART. CLXXXII

707. Pagas as dividas conjunctas, o remanescente é dos socios na proporção de seu respectivo interesse e convenção social.

## ART. CLXXXIII

708. As contas particulares dos socios com a sociedade serão ajustadas, creditando-os pelas sommas das entradas convencionadas no contracto social, e debitando-os pelas sommas não entradas, ou levadas da caixa da sociedade.

## ART. CLXXXIV

709. Tudo o que o socio receber como interesse, que tivera na massa, deve ser certo e não contingente. Se lhe couber uma annuidade dependente da vida do socio restante, o recipiente ficará sendo responsavel como socio.

## ART. CLXXXV

710. É valido o contracto de pagar o socio restante ao que se retira uma somma de dinheiro pelo seu interesse na massa, ainda que a sociedade esteja insolvente ao tempo do contracto. Provando-se fraude nesta transacção, o socio retirado será obrigado a repor o recibo.

## ART. CLXXXVI

711. Quando na dissolução da sociedade se estabelece um certo fundo para fazer face ás dividas passivas d'ella, e este fundo se

acha depois insufficiente, o socio encarregado da solução das dividas não tem hypotheca alguma na porção do fundo social separado por convenção como propriedade do outro socio: a respeito porém dos credores da sociedade, a propriedade separada será considerada propriedade social, se á convenção se não seguiu mudança de posse.

## ART. CLXXXVII

712. Se o socio restante toma sobre si receber os creditos e pagar as dividas da sociedade, dando ao socio, que sabe, ressalva contra toda a responsabilidade futura, esta convenção é obrigatoria entre os socios contraentes, mas não desliga o socio, que se retira, da responsabilidade contrahida para com os credores da sociedade.

## ART. CLXXXVIII

713. Se, ao dissolver-se a sociedade, dois socios convierem entre si que um d'elles pagará certa divida social, e o credor concordar em desonerar o outro socio de toda a responsabilidade d'ella, esta convenção do credor, sendo gratuita, não destroe o seu direito e acção contra ambos os socios.

## ART. CLXXXIX

714. Se um dos tres socios se retirar da sociedade, e participar a um credor d'ella que os socios restantes tomaram a si os fundos sociaes e ficam pagando as dividas passivas, e o credor, assentindo á convenção, transferir a sua divida da antiga para a nova firma, chegando mesmo a sacar sobre ella e a receber parte do seu balanço, — se, quebrando a sociedade, o resto lhe não é pago, tem direito por elle contra os membros da antiga firma e contra o socio retirado.

## ART. CXC

715. O acto de continuar a deixar em poder d'uma nova firma, composta de antigos socios e de outros, dinheiro mutuado á velha firma, de que um socio se retirára, e o receber regularmente da nova firma os juros, continuando a negociar com ella na fórma costumada, não desonera o socio retirado para com o mutuante da obrigação contrahida como socio.

## ART. CXCI

716. O socio, que sabe, póde ser desobrigado por transacções subsequentes do credor com o socio restante. Assim, se o credor junctar as transacções da antiga e nova firma numa só conta, os pagamentos feitos de tempos a tempos devem ser applicados á antiga divida.

## ART. CXCVII

717. Se, dissolvida a sociedade, continua conta entre o credor da firma e o socio restante, os pagamentos seguintes serão

considerados como applicados á redução da divida social, e não á divida separada posteriormente, contrahida pelo socio restante; salvo se os pagamentos forem de cada vez feitos com positiva applicação particular.

#### ART. CXCIH

718. Se dois socios devem conjunctamente uma letra de cambio em pagamento d'uma divida social, e, quando vencida, o portador, participado da dissolução da sociedade, toma em reforma ou pagamento uma letra d'um só d'elles, o outro fica desonerado da divida.

#### ART. CXCIV

719. Se, depois da dissolução da sociedade, um socio receber o pagamento de divida pertencente a outro socio, este tem direito a haver d'elle a somma indevidamente recebida com os juros da lei.

### SECÇÃO XV

#### Da dissolução legal, e seus effectos

#### ART. CXCV

720. O distracte da sociedade mercantil deve ser inserto no registro publico do commercio, e a dissolução publicada no periodico do domicilio social, ou no mais proximo que houver: tudo debaixo da pena de continuar a responsabilidade dos socios para com terceiros, como se a sociedade existisse ainda.

#### ART. CXCVI

721. Todos os commerciantes nacionaes ou estrangeiros, e outras pessoas particulares, que na duração da sociedade tivessem tido contractos com a firma, deverão ter uma participação circular especial: pena de continuação da responsabilidade de todos os membros pelos contractos de qualquer dos consocios.

#### ART. CXCVII

722. A participação, directamente feita por um socio, de que a sociedade se dissolvera, prova contra elle que fôra dissolvida pelos meios competentes. A exposição verbal indirecta não tem o effecto de participação legal.

#### ART. CXCVIII

723. O annuncio feito em periodicos é reputado participação sufficiente para com todos aquelles que com a firma nunca antes tivessem tido transacções commerciaes.

#### ART. CXCIX

724. A mudança na fôrma do cheque usado por uma casa de banqueiros é sufficiente noticia da dissolução da sociedade para com aquelles que passassem cheques sobre a nova firma.

#### ART. CC

725. Sabendo o socio tacito da sociedade, não tem necessidade de participar a sua retirada.

#### ART. CCI

726. Desde o momento que se dissolve e cessa a sociedade, os socios tornam-se, de pessoas conjunctas, individuos distinctos e meros compartes em commun da propriedade social em ser.

#### ART. CCII

727. Dissolvida a sociedade, nenhum socio pôde pôr a firma social em obrigação negociavel, posto que existisse antes do periodo da dissolução, ou fosse applicada para pagamento de dividas sociaes.

#### ART. CCIII

728. Uma letra de cambio, sacada ou aceita por um socio depois de devidamente participada a dissolução da sociedade, não pôde ser accionada contra o outro socio, ainda que o indossatario, e de boa fé, tomasse a letra sem noticia da dissolução.

#### ART. CCIV

729. Uma vez noticiada a dissolução na fôrma legal, e declarando-se no annuncio que um dos da firma especificadamente designado receberia e pagaria todas as dividas e creditos sociaes, — se o socio auctorizado sacar uma letra sobre devedor da firma, e a indossar a terceiro, não responsabilisará os demais socios.

#### ART. CCV

730. Toda a letra, antedatada á epocha precedente á dissolução da sociedade, não obrigará a firma.

#### ART. CCVI

731. A letra, sacada depois da dissolução legal da sociedade, e applicada pelo socio sacador á liquidação de dividas sociaes, não dá acção ao portador contra os ex-socios, nem quando fundada em haver o portador adiantado dinheiro para uso da firma.

#### ART. CCVII

732. Feita participação legal ao tempo da dissolução de que o socio designado restante receberá as dividas activas da sociedade, um recibo fraudulento, subsequeentemente passado a um devedor pelo socio que sahe, não desonera esse devedor.

#### ART. CCVIII

733. Se dissolvida a sociedade, um dos socios tiver por algum principio um direito exclusivo ás dividas activas d'ella, o pagamento feito a outro socio não desonera o devedor que d'isso tiver conhecimento.

#### ART. CCIX

734. Os direitos dos socios para com terceiros alteram-se em caso de fiança pela dissolução parcial da sociedade. A mudança

de membro na firma liberta o dador da fiança de responsabilidade futura, salva convenção em contrario:

## SECÇÃO XVI

### Da liquidação

#### ART. CCX

735. Dissolvida uma sociedade mercantil, os socios, que tinham o direito de gerir durante a sua continuação, devem operar a sua liquidação debaixo da mesma firma, salvo havendo estipulação especial no contracto, ou se os socios á pluralidade, desempatando o juiz, escolherem outro ou outros liquidantes. Na associação em conta de participação só póde ser liquidante o socio activo.

#### ART. CCXI

736. Não bastando o estado da caixa da sociedade dissolvida a pagar as dividas exigiveis, o liquidante deve pedir aos consocios os fundos necessarios, que cada um será obrigado a fornecer segundo a sua parte na sociedade.

#### ART. CCXII

737. Os fundos não necessarios á liquidação devem ser provisoriamente partidos entre os socios.

#### ART. CCXIII

738. O socio ou socios liquidantes farão o inventario ou balanço do cabedal social nos quinze dias immediatos á dissolução da sociedade, pondo no conhecimento de todos os socios o seu resultado: pena de nomear-se em juizo uma administração liquidadora á custa dos liquidantes, requerendo-o qualquer dos socios.

#### ART. CCXIV

739. Nomeando-se qualquer liquidante, que não dos socios, entregar-se-lhe-ha a massa social pelo inventario e balanço formado, dando fiança da sua idoneidade, character e fidelidade.

#### ART. CCXV

740. É dever de todo o liquidante, socio ou não socio, communicar mensalmente a cada socio o estado da liquidação: pena de destituição.

#### ART. CCXVI

741. Todo o liquidante é responsavel para com os socios por qualquer prejuizo, que resultar á massa de negligencia ou fraude, no desempenho de suas funcções.

#### ART. CCXVII

742. O liquidante não póde fazer transacção alguma ou compromisso sobre os interesses sociais, a não lhe haver sido concedida essa faculdade por convenção expressa.

#### ART. CCXVIII

743. O credor particular do socio não póde por virtude de seu credito extrahir da massa social os fundos que nella tenha o devedor: elle póde porém embargar a parte de interesses, que na liquidação da sociedade lhe tocar, mas para a haver somente no tempo em que o devedor poderia recebela, sem prejuizo d'outros credores de melhor credito.

#### ART. CCXIX

744. Os credores particulares dos socios, em caso de quebra da sociedade, não entrarão na massa e concurso dos credores da sociedade: satisfeitos estes, poderão usar de seu direito contra o residuo pela parte que pertencer ao respectivo devedor. Esta disposição não priva os credores, que tiverem um direito privilegiado contra os bens de seu devedor, de deduzil-o e obter preferencia em concurso com os credores da massa social segundo a força de privilegio marcado nesta lei.

#### ART. CCXX

745. Quando as mesmas pessoas estabelecem diversas sociedades com diferentes firmas em praças distinctas, quebrando uma das sociedades, os credores d'ella não têm direito algum sobre as sociedades solventes que restam, sem que os credores d'estas respectivas casas sejam primeiro pagos.

#### ART. CCXXI

746. Quando uma mesma pessoa é membro de diversas firmas com diferentes consocios, em distinctos logares, e uma das casas quebra, os seus credores só têm um direito subsidiario contra a porção que o socio commum tenha nas restantes casas solventes, pagos primeiro os credores das respectivas firmas.

#### ART. CCXXII

747. Depois da liquidação e partilha definitiva, e em falta de convenção no contracto, os livros de escripturação e respectivos documentos sociais serão depositados em casa d'um dos socios para com elles auxiliar os demais socios, ou seus herdeiros em caso de necessidade, por decisão á pluralidade de votos, e em caso de empate decidirá a sorte e permanecerão em poder do depositario por todo o tempo que a lei manda que os commerciantes conservem seus livros.

## SECÇÃO XVII

### Do arbitramento em sociedades

#### ART. CCXXIII

748. Toda a falta de cumprimento da convenção ou obrigação social da parte d'um socio presta aos socios restantes acção contra

elle para o adimplemento da estipulação e composição do damno, dahi resultante á sociedade, determinado por arbitradores commerciaes relativos.

## ART. CCXXIV

749. Toda a contestação entre socios, relativa á sociedade e suas dependencias, seja qual fór a sua natureza, será sempre julgada privativamente por arbitros commerciaes. É prohibido estipular o contrario.

## ART. CCXXV

750. De todo o arbitramento em materias e questões relativas a socios entre si cabe o recurso immediato de appellação para o respectivo tribunal de commercio do districto, e d'este para o superior, excedendo a sua alçada.

## ART. CCXXVI

751. O compromisso da nomeação e designação de arbitros póde ter logar por escriptura publica ou particular: — por acto judicial ou extrajudicial.

## ART. CCXXVII

752. O compromisso deve marcar o tempo, dentro do qual os arbitros devem apresentar o seu arbitramento. Não se accordando as partes a este respeito, a dilação será regulada pelo juiz do tribunal de commercio do districto, ou pelo magistrado ordinario do logar onde não houver tribunal.

## ART. CCXXVIII

753. Se um ou mais socios recusar nomear arbitro, o juiz do tribunal de commercio respectivo, ou o magistrado ordinario do logar, fará a nomeação em vez do socio ou socios recusantes.

## ART. CCXXIX

754. As partes são obrigadas a entregar aos arbitros, sem formalidade alguma, todos os documentos relativos á questão a decidir. O juiz do tribunal de commercio respectivo, ou o magistrado do logar, tem toda a jurisdicção para compellir o socio refractario, e fazer verificar a entrega em prazo marcado.

## ART. CCXXX

755. Os arbitros, segundo a exigencia dos casos, podem prolongar a dilação para a producção dos documentos: porém, expirada ella, julgarão pela verdade sabida segundo os documentos apresentados, declarando como assim o fazem por contumacia da parte.

## ART. CCXXXI

756. Os arbitros em caso de empate nomearão terceiro arbitro, a não se achar nomeado no compromisso. Não se accordando, devolve-se a nomeação *ex officio* para o juiz do tribunal de commercio respectivo, ou magistrado do logar onde não houver tribunal.

## ART. CCXXXII

757. O arbitramento será motivado pelos arbitros sem ostentação, e com clareza e precisão. E sendo apresentado á homologação do magistrado ordinario do logar, será por elle homologado dentro de tres dias da sua apresentação; e uma cópia authentica d'elle, extrahida á custa das partes, será remettida officialmente pelo escrivão do juizo ao secretario do tribunal de commercio do districto para nelle ser archivado.

## ART. CCXXXIII

758. Sendo o arbitramento feito em logar, onde haja tribunal de commercio, não será homologado pelo juiz presidente d'elle sem que seja revisto e approvado pelos jurados do tribunal.

## ART. CCXXXIV

759. Se os jurados se não conformarem com o arbitramento, o juiz fará citar as partes interessadas, para que compareçam numa audiencia designada para assignar termo, em que declarem que se conformam com o arbitramento, que desistem de todo o recurso, e que só pedem o decreto judicial; no qual caso o juiz homologará o arbitramento.

## ART. CCXXXV

760. Se as partes ou algumas d'ellas não quizer assignar o termo na fórma do artigo precedente, o juiz marcará audiencia para a discussão do processo, procedendo da mesma maneira como se o processo viesse appellado de juizo ordinario, que houvesse homologado o arbitramento, na fórma em que no livro III d'este codigo se acha legislado.

## SECÇÃO XVIII

## Da prescripção das acções contra socios

## ART. CCXXXVI

761. Todas as acções contra socios não liquidantes, suas viúvas, herdeiros e successores, prescrevem em cinco annos a contar do fim estipulado no contracto social, se esse contracto ou o distracte e dissolução se lançaram no registro publico de commercio, e se fizeram as participações e annuncios ordenados na lei, e se, depois de preenchidas estas solemnidades, não houve interpellação judicial.

## TITULO XIII

## DO MANDATO, DA COMMISSÃO E DA CONSIGNAÇÃO

## SECÇÃO I

## Das diversas especies de mandato

## ART. I

762. O mandato em geral é um contracto, pelo qual um dos contrahentes, que se chama mandante, confia a gestão d'um ou mais negocios a outro, que se denomina mandatario, o qual se encarrega e se obriga a exequi-la. O mandato completa-se pela acceitação.

## ART. II

763. Acceito o mandato, o mandatario é obrigado a cumpril-o, e responde pelas perdas e damnos resultantes da sua inexecução.

## ART. III

764. Todo o mandato pôde ser verbal ou escripto. A acceitação do mandato pôde ser expressa ou tacita. A execução do mandataria prova acceitação.

## ART IV

765. O mandato ou é especial e para um ou certos negocios sómente, — ou geral e para todos os negocios do mandante. Quando o mandato é concebido em termos geraes, abrange só actos de pura administração. O mandato para hypothecar, transigir, ou alhear, carece de ser expresso.

## ART. V

766. O mandatario nada pôde fazer além do conteúdo no mandato. O poder transigir não abrange o poder comprometter-se.

## ART. VI

767. Quando o mandato tem lugar entre negociantes e por facto de commercio, a convenção é mercantil, e regulada pelas leis d'este codigo.

## ART. VII

768. Quando o mandatario contracta com terceiro em seu proprio nome, ou d'uma firma social, a que pertença, é commissario. Quando o mandatario contracta com terceiro em nome do committente, é mandatario mercantil, mas não commissario propriamente dicto.

## ART. VIII

769. Todo o commissario mercantil ou negociante de commissão é mandatario; porém nem todo o mandatario é commissario.

## ART. IX

770. O mandato pôde ser gratuito; a commissão é sempre onerosa.

## ART. X

771. Todo o commercio, que se practica por conta d'outrem, chama-se commercio de commissão.

## SECÇÃO II

## Do mandato mercantil

## ART. XI

772. Ud-se o mandato mercantil, quando entre commerciantes é em objecto mercantil ou commissario contrahe, não em seu nome, senão em nome do committente.

## ART. XII

773. O mandante é obrigado a cumprir as obrigações do mandataria, contrahidas em conformidade da ordem dada.

## ART. XIII

774. O mandatario tem direito a reter e a não entregar o objecto da operação a elle commettida, até que seja pago de tudo o que lhe é devido em consequencia do mandato.

## ART. XIV

775. Quando o mandatario não pôde exequir o mandato, é obrigado a ministrar ao committente prova concludente da impossibilidade do adimplemento para ser escuso da culpa, uma vez que a impossibilidade nascesse de facto positivo. Provido de facto negativo, é sufficiente exculpação a simples asserção do commissario, salva ao committente a prova em contrario.

## ART. XV

776. O contracto, celebrado por aquelle que tinha mandato precedente, entende-se contrahido por conta e em nome do committente, como se o mandato tivesse sido expresso para esse caso; e o dominio adquire-se para o mandante.

## ART. XVI

777. Quando porém nos termos do artigo precedente o mandatario, não obstante o mandato, contractou expressamente em seu proprio nome, neste caso o dominio e posse da cousa comprada não se adquire para o mandante; mas compete-lhe a acção directa do mandato para obrigar o mandatario, que faltou á fé, a restituir-lhe as fazendas compradas, offerecido o preço, nos termos legislados no titulo — Da compra e venda.

## ART. XVII

778. Quando o mandatario contractar expressamente em nome do committente, não contrahe obrigação propria. O committente



é nesse caso responsável pelas operações do mandatario, e damnos resultantes da execução da commissão.

## ART. XVIII

779. Havendo disputa entre o mandatario e o terceiro, com quem contractou nos termos do artigo precedente, o mandatario só é obrigado a exhibir o mandato, ou a procurar a ratificação do committente.

## ART. XIX

780. Assim como o mandatario não contrahe obrigação propria pelas operações das commissões nos termos do artigo penultimo, assim não pôde por ellas adquirir direito algum, desde que obrou nessa qualidade e nomeou a pessoa do committente. A indicação do nome considera-se retroactiva á epocha do contracto, o qual se entende estipulado com a pessoa nomeada.

## ART. XX

781. O mandato geral, dado ao mandatario, entende-se segundo o que é costume, e segundo o que de ordinario se practica; e não se interpreta por cousas extraordinarias.

## ART. XXI

782. Quando um commerciante, ou sem mandato ou excedendo os limites d'elle, conclue algum negocio para o seu correspondente, é gestor do negocio segundo a lei; mas, sendo este contracto ratificado, toma o character de mandato, e se entende feito no logar do gestor, e não do commerciante que o ratifica.

## ART. XXII

783. No mandato antecedente entende-se comprehendido o que d'elle é consequencia necessaria. Assim a ordem de vender mercadorias envolve a faculdade de poder receber o seu preço.

## ART. XXIII

784. O mandato de negociar e contractar com certas pessoas estende-se a poder negociar e contractar com outras pessoas não expressas, uma vez que se dê a mesma razão para fazel-o com as pessoas não expressas, e que o committente venha a obter o mesmo fim e effeito.

## ART. XXIV

785. Quando num mesmo mandato se estabelecem muitos mandatarios, não ha entre elles solidariedade, salvo sendo expressa.

## ART. XXV

786. Quando o mandatario é constituído por muitas pessoas para um negocio commum, cada uma d'ellas é solidariamente obrigada para com elle por todos os effeitos do mandato.

## ART. XXVI

787. O mandatario deve ser de boa fama, que empregou em seu uso, nos termos legislados no titulo — Dos juros.

## SECCÃO III

## Da commissão

## ART. XXVII

788. Dá-se o contracto de commissão, quando o mandatario executa o mandato sem menção ou allusão alguma ao committente, contractando por si e em seu nome como principal e unico contrahente. *e no caso de uma firma associada? (Ver 27)*

## ART. XXVIII

789. Todo o commissario commercial tem direito a uma retribuição remuneratoria do seu trabalho, que se chama direito de commissão. Deve-se este direito, houvesse ou não estipulação. No caso porém de não haver estipulação previa, a commissão é regulada pelo uso e costume da praça, onde é exequido o mandato.

## ART. XXIX

790. O commissario não pôde carregar sobre o preço das mercadorias a elle commettidas, alem das despesas legitimas, mais do que a sua commissão.

## ART. XXX

791. Para que o commissario constituído e o committente fiquem reciprocamente obrigados, é necessario que o mandato seja aceitado pelo commissario. Entre negociantes ausentes faz-se a aceitação ou pela resposta da carta, ou pelo facto da execução.

## ART. XXXI

792. Quando o commissario contracta em seu nome por conta do committente, o committente é devedor accessorio da obrigação principal contrahida pelo commissario.

## ART. XXXII

793. Ao committente competem todas as excepções, que o commissario possa deduzir como devedor principal; mas o committente não pôde oppor vicio da obrigação do commissario, resultante da incapacidade pessoal d'este.

## ART. XXXIII

794. O committente é obrigado a indemnizar o commissario das perdas soffridas por occasião da sua gestão sem imprudencia, que lhe seja imputavel.

## ART. XXXIV

795. Sejam quaesquer que forem as palavras, de que o committente use na correspondencia, uma vez que peça ou ordene ao correspondente que faça alguma cousa por conta d'elle committente, entende-se dado o mandato sufficiente para quanto respeitar á operação ordenada.

## ART. XXXV

796. Quando um commerciante diz simplesmente a seu correspondente que o proveja d'algumas fazendas pelo preço corrente na praça, esta comissão comprehende o mandato de comprar fazendas.

## ART. XXXVI

797. Quando um commerciante ordena a seu correspondente que lhe compre e remetta fazendas, e este aceita o mandato, e compra as fazendas a um terceiro, entendem-se logo aperfeiçoados dois contractos no lugar do domicilio do mandatario, onde os consentimentos se reúnem. O mesmo é quando o commissario compra e si mesmo em execução de mandato expresso.

## ART. XXXVII

798. Em regra o mandato, como os demais contractos, deve ter por objecto uma coisa determinada: pena de nullidade. Todavia, se o commissario poder por algumas circumstancias conhecer a vontade do committente, valerá e subsistirá a comissão, posto que a principio não recahisse sobre coisa absolutamente certa.

## ART. XXXVIII

799. Em toda a comissão, dada por um commerciante a seu correspondente, se entende comprehendida a ordem ou mandato de fazer tudo aquillo, que por estylo e uso do commercio se costuma fazer em similhantes casos, posto que não vá expresso no mandato.

## ART. XXXIX

800. O commissario, que na execução da comissão não satisfaz ao que é de estylo e uso do commercio, responde por perdas e damnos para com o committente, a terem lugar.

## ART. XL

801. O commissario tem obrigação de executar a comissão, que lhe é commettida, apenas tenha oportunidade. Se a differir para tempo remoto e illimitado, responde por perdas e damnos.

## ART. XLI

802. Havendo duvida sobre o haver-se ou não executado a comissão em tempo opportuno, a questão será decidida por arbitros commerciaes, que se regularão pelos usos e costumes do lugar na especie da transacção controvertida.

## ART. XLII

803. O commissario encarregado da compra e remessa de mercadorias, effectuando o contracto, e entregando as fazendas a quem deve transportal-as, passa-as por esse acto para o dominio do committente, como é legislado no titulo — Da compra e venda.

## ART. XLIII

804. O commissario não é obrigado a aceitar a comissão

dada; mas, tendo-a acceptado, não pôde exceder os limites prescriptos pelo committente: pena de responder por perdas e damnos.

## ART. XLIV

805. Posto que em regra o commissario mercantil é obrigado a executar a comissão, cuja ordem acceptara, esta regra cessa, tendo o commissario provas de que o committente não tem os meios sufficientes para o pagamento do montante das fazendas pedidas.

## ART. XLV

806. Os limites do mandato devem ser tão rigorosamente guardados, que o commissario é obrigado a observar diligente e estritamente todas as qualidades e formas prescriptas pelo mandante, quer intrinsecas, quer extrinsecas, voluntarias ou necessarias: pena de responsabilidade pessoal por perdas e damnos.

## ART. XLVI

807. A regra estabelecida no artigo precedente é modificada pelas seguintes considerações: — 1.º justifica-se o excesso do mandato, quando resultasse em evidente vantagem do committente, porque é dado ao commissario tornar sempre melhor, e nunca peor, a condição do committente; — 2.º não admittindo demora a encarregada operação de commercio, ou podendo resultar damno do retardamento da expedição, o commissario pôde agir segundo o costume practicado no commercio, ainda que exceda o mandato; — 3.º quando o commissario altera em boa fé a ordem, julgando verosimilmente não haver excedido os limites do mandato; — 4.º havendo approvação expressa do committente, ou ratificação sua com inteiro conhecimento da causa.

## ART. XLVII

808. O committente, que não responde á carta de aviso, em que o commissario o informa de quanto obrou ácerca da comissão incumbida, presume-se aprovar o comportamento do commissario, posto que este houvesse excedido os limites do mandato.

## ART. XLVIII

809. Em determinar o excesso do mandato devem distinguir-se quatro hypotheseas: — 1.º quando o commissario executa de modo diverso em prejuizo e damno do committente; — 2.º quando nesse mesmo caso resulta utilidade ao committente; — 3.º quando deixa de cumprir, porque a execução seria prejudicial por contingencia de tempos, ou mudança impensada ou imprevista do committente; — 4.º quando o commissario de nenhum modo pôde executar o mandato pelo modo e forma prescripta pelo committente.

## ART. XLIX

810. Quanto ao primeiro caso, estabelecido no artigo precedente, o commissario é obrigado a compor o damno resultante do excesso de execução do mandato. Não assim no segundo. Sobre

o terceiro e quarto caso: se o negocio não soffrer prejuizo na dilacção, o commissario é obrigado a pedir e esperar instrucções do committente: se o negocio não soffre demora sem evidente damno do committente, é livre ao commissario o obrar segundo os dictames da sua prudencia.

## ART. L

811. A commissão todavia pôde estender-se a casos não expressos na ordem, não havendo motivo para que o committente não queira esses casos, ou quando por meio d'elles se consegue o mesmo effeito.

## ART. LI

812. O commissario que provar haver empregado toda a diligencia e attenção no preenchimento do mandato, não é responsavel pela inexecução da commissão.

## ART. LII

813. O commissario não responde pelo máo exito da expedição, que lhe fôra commettida; salvo no caso de negligencia ou culpa.

## ART. LIII

814. O commissario não responde pela insolvencia d'aquelles, com quem contractou em execução do mandato, quando ao tempo do contracto eram reputados idoneos; salvo o caso de culpa, ou dolo do commissario.

## ART. LIV

815. O commissario, encarregado de expedir uma carregação de mercadorias, responde pela boa qualidade d'ellas ao tempo da carga, desempenhando por si a commissão. Sendo porém encarregado de fazer exequir a ordem em porto differente por outro commissario seu, este é responsavel para com elle primeiro commissario, que só fica adstricto a provar ao committente que transmitira fielmente as suas ordens ao segundo commissario activo.

## ART. LV

816. Achando-se o commissario num caso não previsto para a execução do mandato, pôde interpretar a vontade do committente, e executar a do modo que julgar mais opportuno e proprio, preenchendo a vontade do committente pela sua vontade presumida segundo o uso do commercio em taes circumstancias.

## ART. LVI

817. Tudo quanto fica legislado no livro I, título I, secção II — Dos negociantes de commissão — pertence á presente secção quanto aos principios de disposição geral.

## SECÇÃO IV

## Dos modos por que termina o mandato

## ART. LVII

818. O mandato termina: — pela revogação do mandatario; — pela renuncia d'este ao mandato; — pela morte natural ou civil, interdicção, ou declaração de insolvencia, quer do committente, quer do commissario; — pelo casamento da mulher, que deu ou recebeu o mandato.

## ART. LVIII

819. O mandante pôde revogar o mandato, quando bem quizer, e cassar a procuração, ordem ou poder dado, achando-se o negocio inteiro, ou indemnizando o commissario das despesas incurasas e prejuizos emergentes na fórma legislada.

## ART. LIX

820. A revogação unicamente intimada ao commissario não pôde ser opposta a terceiros, que tractaram sem d'ella saber, salvo o direito do committente contra o mandatario.

## ART. LX

821. A constituição de novo commissario para o mesmo negocio commettido vale como revogação do primeiro a contar do dia, em que lhe fôra participada.

## ART. LXI

822. O mandatario pôde renunciar ao mandato, notificando ao mandante a sua renuncia. Todavia, se d'esta renuncia provier prejuizo ao committente, o commissario é por elle responsavel, salvo achando-se o mandatario na impossibilidade de continuar no mandato sem soffrer elle mesmo damno consideravel.

## ART. LXII

823. A commissão não se entende revogada pelo fallecimento do committente, em quanto por seus legitimos successores não for contramandada. Todos os direitos e obrigações, produzidos pela commissão conferida, passam para os successores.

## ART. LXIII

824. Ignorando o commissario a morte do committente ou qualquer dos outros factos que fazem terminar o mandato, o que praticar na ignorancia é valido e effectivo. Neste caso todas as obrigações contrahidas pelo mandatario são exequiveis com terceiros, que estejam em boa fé.

## ART. LXIV

825. Morrendo o commissario, ou tornando-se por qualquer outro modo inhabilitado para exequir a commissão, este se en-

tenderá terminada e finda; os seus herdeiros ou successores, tendo o conhecimento do mandato, devem immediatamente participar o evento ao committente para prover como achar a bem: pena de responderem por perdas e damnos, provada culpa.

## SECÇÃO V

### Da consignação em conta de participação e á commissão

#### ART. LXV

826. Os contractos commerciaes, conhecidos pelos termos de consignação em conta de participação, e de consignação á commissão, participam da natureza dos contractos de sociedade e de mandato, sendo uma institoria de uma especie particular. Em caso omisso são-lhes applicaveis as regras do mandato e da sociedade.

#### ART. LXVI

827. Dá-se o contracto de consignação em conta de participação, quando um commerciante entrega a um individuo uma somma de dinheiro ou fazendas para as navegar por conta do consignante, e dar-lhes sahida além-mar, e o consignatario se obriga a volver-lhe o retorno em fazendas ou dinheiro quinhoando nos lucros, que resultarem da especulação, nos termos da convenção concertada.

#### ART. LXVII

828. Dá-se o contracto de consignação á commissão, nos termos do artigo precedente, com a differença que em vez d'uma porção o consignatario estipula e percebe uma commissão de tantos por cento do valor do producto da especulação, segundo o uso ou convenção expressa.

#### ART. LXVIII

829. O consignante em conta de participação corre o risco do capital que expõe, e que nunca se comunica ao consignatario: este expõe a risco a sua industria.

#### ART. LXIX

830. Se o capital consignado produz em retorno só o equivalente do valor carregado, é restituído ao consignante sem beneficio algum do consignatario.

#### ART. LXX

831. Na consignação á commissão o consignatario vence em todo o caso a commissão usual ou pactuada, seja qualquer que fôr o resultado da especulação.

#### ART. LXXI

832. Perdidas as fazendas, confiadas á consignação em conta

de participação, por caso fortuito sem culpa do consignatario, nenhuma restitução se deve ao consignante.

#### ART. LXXII

833. Se o consignatario em conta de participação mudar de viagem ou logar do destino da especulação, e auferir lucro, este fará a beneficio do consignante: perdido o producto, a perda fará por sua conta, e ficará responsavel para com o consignante pelo capital e lucros, com todas as perdas e damnos, e sujeito á acção de barateria intervindo dolo.

#### ART. LXXIII

834. Quando o consignatario é auctorisado para vender as fazendas consignadas em participação a arbitrio seu, não lhes achando sahida, pôde deixal-as em qualquer logar confirmando com juramento haver feito todas as diligencias possiveis, salvo ao consignante prova em contrario. Deve todavia tractar, quanto antes, de rehavelas ou o seu preço para ser entregue ao consignante, deduzido o lucro estipulado.

#### ART. LXXIV

835. Aquelle que promette dar a outrem fazendas á consignação em participação, e falta ao promettido, responde pelas despezas feitas para concluir o fretamento, e qualquer outro apercebimento necessario para a viagem.

#### ART. LXXV

836. Tendo o consignatario fazendas de conta propria da mesma qualidade das que recebe á consignação, não pôde, nos lugares determinados para lhes dar sahida, vender as proprias, não vendendo egualmente as do consignante: pena de ser obrigado a dividir com este proporcionalmente os lucros havidos das fazendas de sua conta, vendidas com preferencia ás do consignante.

#### ART. LXXVI

837. O consignatario, que recebe dinheiro para empregar em certas fazendas num logar dado, e não pôde executar a ordem, porque outros têm feito o recommendado emprego, deve munir-se de documentos justificativos da sua diligencia: pena de responder pelos damnos que d'ahi provierem.

#### ART. LXXVII

838. O consignatario, encarregado de muitas consignações de diversas pessoas, não poderá unil-as a arbitrio seu, formando d'ellas um todo, e vendendo-as em um só lote: pena de responder por perdas e damnos. É-lhe todavia permittido sortir umas fazendas com outras, uma vez que de fazer tal sortimento nenhum prejuizo resulte aos consignantes.

#### ART. LXXVIII

839. Os contractos de consignação em conta de participação

e a commissão não terminam pela morte do consignante, ainda que esta acontecesse em tempo que o negocio estivesse integro.

## TITULO XIV

### DAS FIANÇAS COMMERCIAES

#### ART. I

840. Fiança é o credito dado pelo fiador em segurança de divida alheia. A fiança só pôde existir sobre divida valida.

#### ART. II

841. A fiança não se presume. Ella deve por tanto ser expressa e escripta. Nunca pôde estender-se alem dos limites convencionados.

#### ART. III

842. A fiança indefinida d'uma obrigação principal abrange todos os accessorios da divida caucionada.

#### ART. IV

843. A fiança não pôde exceder a divida principal, nem ser contrahida com condições mais onerosas. Pôde comtudo contrahir-se por quantidade menor, e com menos onerosas condições. Se excede a divida, ou se contrahe mais onerosa, a fiança não é nulla, senão reduzivel aos precisos termos da divida afiançada.

#### ART. V

844. Qualquer pessoa pôde tornar-se fiador d'outrem sem ordem sua, e mesmo inscio elle. Pôde haver fiador de fiador.

#### ART. VI

845. O fiador pôde oppor contra o credor todas as excepções, que competem ao devedor principal, e que são inherentes á divida; mas não pôde oppor as excepções, que são puramente pessoais ao devedor.

#### ART. VII

846. Pagando o fiador a divida afiançada, tem direito e acção contra o devedor pelo principal, juros e custas, e por perdas e damnos, a terem logar.

#### ART. VIII

847. O fiador pôde, ainda antes de solver a divida caucionada, accionar por indemnisação o devedor principal:—1.º quando o fiador é accionado pelo credor;—2.º quebrando o devedor;—3.º quando o devedor se obriga para com o fiador a apresentar-lhe a quitação e descarga da divida dentro d'um tempo dado, e o não faz;—4.º quando a divida pela chegada do vencimento se tornou exigivel.

#### ART. IX

848. Quando, num dos casos do artigo precedente, diversas pes-

soas afiançaram o mesmo devedor pela mesma divida, o fiador, que a pagar, terá acção e direito contra cada um dos demais fiadores por sua parte e porção.

#### ART. X

849. O devedor, que é obrigado a dar fiança, é adstricto a prestar um fiador idoneo. As testemunhas abonadoras de seu credito determinam a idoneidade. Quebrando o fiador, o devedor é obrigado a prestar novo fiador.

#### ART. XI

850. As testemunhas de abonação suppreem a deficiencia do fiador.

#### ART. XII

851. Todo o fiador commercial é solidario. A lei mercantil desconhece beneficio de divisão e discussão.

#### ART. XIII

852. Para que uma fiança seja reputada mercantil, basta que o objecto garantido derive do acto ou contracto commercial, sem embargo de não ser commerciante o fiador.

#### ART. XIV

853. O fiador mercantil pôde estipular do devedor uma retribuição pecuniaria pela responsabilidade, que contrahe na fiança.

#### ART. XV

854. Levando o fiador commercial esta retribuição, não pôde reclamar o beneficio da lei concedido aos fiadores, a quem é dado exigir a relaxação das obrigações fiduciarias, que, tendo-se contrahido sem termo, se prolongam indefinidamente.

#### ART. XVI

855. A garantia *del credere* importa a fiança solidaria da operação contra aquelle que carrega essa commissão. Elle se torna principal devedor e obrigado directo.

#### ART. XVII

856. Em regra a simples prorogação de termo concedida pelo credor não desonera o fiador. Exceptua-se porém o caso d'aval ou fiança em obrigações commerciaes indossaveis e com vencimento certo.

#### ART. XVIII

857. O aval ou fiança prestada em letras de cambio é solidaria, seja ou não commerciante aquelle que o subscreve, e quer seja escripto na propria letra, quer em papel separado. Não assim nas livranças e letras da terra, salvo tendo o character de obrigações commerciaes, indossaveis segundo a lei.

#### ART. XIX

858. O procurador, que assigna pelo segurador uma apolice de seguro, fica obrigado com o constituinte na qualidade de fiador e principal pagador.

## ART. XX

859. No contracto de risco ou cambio maritimo o fiador do tomador ou mutuuario é não só solidario, mas responde pelo comportamento do affiançado, salva convenção em contrario.

## ART. XXI

860. A fiança dada por armador para corso não comprehende além dos damnos e juros, sem abranger a restituição da presa illegalmente feita.

## ART. XXII

861. Quando a subrogação nos direitos, hypothecas e privilegios do credor não pôde por facto d'ellé reverter em favor do fiador, o fiador desonera-se da responsabilidade contrahida.

## ART. XXIII

862. Tudo o que o credor aceita em pagamento da divida principal opéra em descarga da obrigação do fiador, posto que o credor venha subsequentemente a ser obrigado a prestar a evicção da cousa recebida.

## ART. XXIV

863. Tornando-se o devedor ou fiador herdeiro um do outro, verifica-se a confusão de direitos; mas esta confusão não extingue a acção do credor contra o fiador do fiador.

## ART. XXV

864. A obrigação resultante da fiança extingue-se pelas mesmas causas, por que as demais obrigações se extinguem.

## ART. XXVI

865. As obrigações contrahidas pelo fiador passam a seus herdeiros.

## TITULO XV

DOS MODOS, PORQUE SE DISSOLVEM E EXTINGUEM  
AS OBRIGAÇÕES COMMERCIAES EM GERAL

## ART. I

866. Todas as obrigações contrahidas ou se dissolvem *ipso jure*, ou por via de excepção.

## ART. II

867. O pagamento, a quitação, a novação, a prescripção, a remissão voluntaria, o mutuo dissenso dos contrahentes, a confusão de direitos, a compensação, o concurso de duas causas lucrativas sobre a mesma cousa e pessoa, a perda da cousa acontecida antes da mora contrahida pelo devedor, a nullidade, a offerta da divida, o deposito, e outras extinguem *ipso jure* a obrigação.

## ART. III

868. O testamento, o pacto, a sentença, o juramento, e tempo

e os demais modos conhecidos per direito civil dissolvem a obrigação por excepção.

## ART. IV

869. Todos os meios de extincção e dissolução de obrigação, que admite o direito civil, têm logar nas convenções mercantis debaixo das modificações.

## SECÇÃO I

## Dos pagamentos mercantis

## ART. V

870. Todo o pagamento supõe divida. O que se pagar sem ser devido pôde repetir-se.

## ART. VI

871. O pagamento deve ser feito ao credor, ou a pessoa por elle legitimamente auctorizada para receber.

O pagamento, a quem não tem poder de receber, só é valido sendo ratificado pelo credor, ou revertendo em beneficio seu.

## ART. VII

872. O devedor da especie só se liberta pagando a especie.

## ART. VIII

873. Faz-se o pagamento no domicilio do devedor, salva convenção em contrario.

## ART. IX

874. O pagamento feito ao feitor, institor ou caixeiro, obriga o preponente nos termos legislados.

## ART. X

875. As sommas, creditadas ao devedor nos livros commerciaes do credor provam pagamento.

## ART. XI

876. As verbas creditadas ao devedor numa conta corrente entregue e assignada pelo credor, provam pagamento.

## ART. XII

877. Os pagamentos mercantis podem ter logar por encontro. Ao commerciante credor é dado o pagar a si mesmo.

## ART. XIII

878. Allegando um devedor haver pago uma divida de somma consideravel em attenção ao seu trafico mercantil sem apresentar quitação, o pagamento não se presume.

## SECÇÃO II

## Das quitações e recibos

## ART. XIV

879. Acceptilação, quitação ou recibo é a confissão escripta de o credor se achar satisfeito pelo devedor do que lhe era devido.

## ART. XV

880. A quitação concebida em termos geraes sem reserva ou limitação alguma, comprehende toda e qualquer divida, mesmo ignorada, e que tenha causa de tempo passado.

## ART. XVI

881. O recibo passado por saldo d'uma certa conta ou factura, ou pelo resto d'uma divida antiga, é quitação d'essa conta, factura ou divida, e não d'outras.

## ART. XVII

882. Por mais ampla que seja a quitação dada sobre uma administração qualquer, quando mesmo contenha renuncia ou pena comminatoria imposta para não ser impugnada, a quitação será de nenhum effeito, provando-se que se não formaram, nem prestaram contas d'essa administração.

## ART. XVIII

883. Formada e prestada a conta d'uma administração, e passada a quitação d'ella, o effeito d'esta quitação é impôr silencio a toda e qualquer duvida sobre a conta dada, ainda que na administração tivesse havido negligencia ou culpa; mas a quitação não surtirá effeito algum no caso de dolo, fraude, ou erro.

## SECÇÃO III

## Da novação e delegação mercantil

## ART. XIX

884. A novação tem força de pagamento.

## ART. XX

885. A novação tem logar: 1.º quando o devedor contrahe para com o credor uma nova divida, que substitue e extingue a antiga; — 2.º Quando se substitue um novo devedor ao antigo, e este fica desobrigado; — 3.º quando por effeito d'uma nova convenção se substitue um credor a outro, ficando o devedor desobrigado do primeiro.

## ART. XXI

886. A novação por substituição de novo devedor póde ter logar em concurso do primeiro devedor.

## ART. XXII

887. O devedor delegado póde não ser devedor do primeiro devedor, e todavia a promessa de pagar por elle desonera o primeiro devedor.

## ART. XXIII

888. Nas convenções mercantis para haver logar novação bastam conjecturas sem necessidade de animo positivo de novar. A novação, assim como a obrigação, nasce de simples pacto ou convenção sua.

## ART. XXIV

889. A ordem posterior dada ao devedor, contraria e incompativel com a primeira, produz novação.

## ART. XXV

890. Quando o devedor delegado promette solememente, como devedor e por ordem do devedor primario, pagar ou compensar ao credor mandatario, e este accieita a promessa, a novação e delegação fica perfeita, extincta a obrigação do primeiro devedor.

## ART. XXVI

891. Se o credor, a quem se delegou um pagamento, lançar em seus livros o novo devedor, esta entrada vale accieitação do devedor, e a novação fica perfeita e effectiva.

## ART. XXVII

892. Para qualquer poder auctorisar que se faça uma novação não basta estar munido do poder de receber; é absolutamente necessario ter a faculdade de contractar.

## ART. XXVIII

893. Não tem logar a delegação: — 1.º quando o delegante meramente indica e louva o delegado como bom e pontual negociante; — 2.º quando, feita a promessa de pagar, o delegado foge; — 3.º quando o credor recebe a delegação por conta e risco do delegante; — 4.º quando a promessa do pagamento se faz para certo dia, ou debaixo de certa condição, porque antes do dia e da realisação da condição o mandante não é desobrigado; — 5.º quando o devedor delegado não accieita a delegação; — 6.º o devedor não se desobriga, quando a delegação recae num commerciante insolvente, ou proximo a fallir.

## SECÇÃO IV

## Da prescrição

## ART. XXIX

894. Em todas as reclamações e acções commerciaes, a que neste codigo se marca uma epocha para intentar-se, esse termo

é peremptorio e fatal; sem que possa contra elle oppôr-se o beneficio de restituição, seja qual for a causa, titulo ou privilegio.

## ART. XXX

895. A prescripção de direito civil é applicavel ás acções commerciaes, que neste codigo não têm epocha determinada para a sua instauração, ou prescripção propria.

## ART. XXXI

896. A prescripção é interrompida: — 1.º pela interpellação judicial; — 2.º pela renovação ou reforma do titulo da obrigação. No primeiro caso corre de novo desde a data do ultimo acto judicial: no segundo desde a data da reforma, ou prorogação do vencimento da divida.

FIM DO SEGUNDO LIVRO.

## LIVRO III

DAS ACÇÕES COMMERCIAES, E ORGANISAÇÃO DO FORO  
MERCANTIL, E DAS QUEBRAS

## TITULO I

DAS ACÇÕES COMMERCIAES EM GERAL

## ART. I

897. Acção é o direito e o meio de alcançar em juizo a satisfação d'uma obrigação não cumprida. Toda a acção nasce da obrigação.

## ART. II

898. A acção *util* compete ao commerciante, a quem as mercadorias pertencerem, ainda que dirigidas a outrem, e contra qualquer terceiro, a quem fossem ter.

## ART. III

899. O proponente adquire a acção *util* por meio do contracto de proposto ou institor, independente de cessão. Faltando porém prova da ordem ou mandato precedente, a estipulação feita por ausente entende-se feita pelo terceiro como gestor do negocio util do ausente, sem acquisição da acção util, salvo sendo por elle acceita ou ratificada, ou havendo cessão.

## ART. IV

900. A acção *negotiorum gestorum* compete sempre áquelle que administra utilmente o negocio d'outrem ou o proprio commum com outros. E pôde dar-se caso, em que compita ao que administre negocio alheio contra a prohibição expressa do proprietario d'elle, sendo o resultado util.

## ART. V

901. A acção *rescisoria*, ou *revocatoria* resultante de fraude não compete aos credores, que no tempo de acto fraudulento não eram credores effectivos.

## ART. VI

902. A acção *institoria* dá-se a favor dos que contractarem com o institor, e contra os proponentes, nos termos legalizados neste codigo.



## ART. VII

903. As acções *quanti minoris, quanti plurimi et venditi* nascem em geral dos contractos de compra e venda, e são reguladas pelas disposições legislativas no titulo — *Da compra e venda*.

## ART. VIII

904. A acção *redhibitoria* compete ao comprador contra o vendedor depois de ter descoberto na coisa comprada vicio ou defeito que, conhecido no acto da estipulação, o teria desviado da aquisição; e tem logar para demandar a restituição do preço e nullidade do contracto com as modificações e requisitos expressos no titulo — *Da compra e venda*.

## ART. IX

905. A acção denominada *certi conditio* nasce do mutuo ou emprestimo, e compete ao dador a mutuo para demandar a coisa emprestada ao tomador em bondade, quantidade e genero igual á mutuada. A qualificação é feita por arbitradores commerciaes de genero relativo.

## ART. X

906. As acções *indebiti, pignoratitia* directa e contraria, *mandati* directa e contraria, *communi dividundo, pro socio* e suas especies, a *pauliana*, a arbitraría *ad id quod interest, ad exhibendum*, e as demais, que têm logar no fôro mercantil, regulam-se pelos principios de direito commum, salvas as disposições especiaes dos respectivos titulos d'este codigo.

## ART. XI

907. Em regra não se dá acção por interesse futuro: exceptua-se porém o caso de dar-se perigo na mora, ou quando se tracta de prevenir mal imminente; e então compete a acção de *damno infecto*.

## ART. XII

908. Todas as acções, uma vez deduzidas em juizo, ou sobre que houve contestação na lide, posto que desertas e não seguidas, duram conforme direito por espaço de quarenta annos a contar da deserção dos litigantes: exceptuam-se porém as acções commerciaes, que prescrevem nos prazos e epochas marcadas nos titulos — *Das prescripções*, e nos termos, que têm epochas expressamente marcadas neste codigo.

## TITULO II

## DA REIVINDICAÇÃO

## ART. I

909. Em caso de quebra do comprador ao vendedor compete o direito de reivindicar as fazendas vendidas a termo, ou sem

termo e entregues, cujo preço não fôra pago, em todos os casos abaixo especificados.

## ART. II

910. A reivindicação só pôde ter logar em fazendas, cuja identidade se reconhecer, não obstante acharem-se diminuidas na quantidade e em embrulhos diversos.

## ART. III

911. As mercadorias vendidas a credito podem ser reivindicadas: — 1.º achando-se ainda em caminho por terra, ou agua, e não tendo sido revendidas a segundo comprador de boa fé sobre factura ou conhecimento antes da chegada. Se o primeiro comprador, em vez de revendel-as, só tomou dinheiro de emprestimo sobre as facturas ou conhecimentos, tem logar a reivindicação, ficando o direito salvo ao emprestador de boa fé; — 2.º achando-se as fazendas no armazem do quebrado ou de seu commissario, e intentando-se a reivindicação dentro em dez dias da entrada no armazem.

## ART. IV

912. Em falta de pagamento de mercadorias, vendidas a dinheiro de contado, o vendedor tem direito a reivindicar-as, interpondo a acção dentro de trinta dias da entrega, estando ainda na posse do comprador ou de simples detentor, que d'elle as houvesse.

## ART. V

913. Quando em consequencia d'uma segunda venda um terceiro se acha de boa fé na posse das fazendas vendidas, não tem logar a reivindicação. Se este terceiro não tiver pago o preço, o vendedor primitivo tem direito a reivindicar d'esse preço a porção necessaria ao pagamento da sua divida nas dilações marcadas no artigo III n.º 1.º e artigo IV d'este titulo.

## ART. VI

914. Se o comprador empenhar fazendas compradas a dinheiro e não pagas, o vendedor tem direito a reivindicar-as, embolgando o credor de boa fé da somma dada sobre penhor, e juros estipulados.

## ART. VII

915. O committente ou dono de fazendas consignadas á commissão tem direito a reivindicar-as, estando na mão do commissario ou consignatario quebrado; e a reivindicar o seu preço, achando-se vendidas, mas não pagas, mesmo no caso de o commissario haver carregado *del credere* garantindo a solvabilidade dos compradores.

## ART. VIII

916. O committente tem direito a reivindicar as fazendas con-

signadas, que o commissario quebrado houvesse empenhado, pagando ao emprestador de boa fé a somma fornecida sobre o penhor, e juros.

## ART. IX

917. As letras de cambio ou outras obrigações commerciaes não vencidas ou vencidas e não pagas, existentes na caixa d'um negociante quebrado, e que lhe foram remettidas para cobrança e guarda da importancia á disposição do remittente, ou para servir de pagamento a letras de cambio acceptas pelo quebrado ou de libranças a pagar no seu domicilio, podem ser reivindicadas pelo remittente proprietario d'ellas.

## ART. X

918. Todas as remessas, de qualquer modo feitas a um negociante quebrado, podem ser reivindicadas integralmente pelo remittente, uma vez que o remittente, na epocha das remessas, não fosse devedor de somma alguma ao fallido.

## ART. XI

919. Tendo o comprador de mercadorias acceptado letras de cambio por preço das fazendas remettidas, e quebrando antes do vencimento, estas fazendas, quer no caminho quer no armazem do quebrado, não podem ser reivindicadas.

## ART. XII

920. Os administradores da massa fallida têm direito a reter as fazendas vendidas, e cuja reivindicção a lei faculta, pagando o preço convindo entre o reclamante e o quebrado.

## ART. XIII

921. Todo o vendedor tem direito a reivindicar as fazendas, que, vendidas sem termo e entregues, não são effectivamente pagas dentro em tres dias da intimação para o pagamento feito ao comprador. Os artigos II, IV, V e VI d'este titulo têm applicação ao caso presente.

## TITULO III

## DA ACÇÃO INSITORIA

## ART. I

922. A acção insitoria compete a todo aquelle que contracta com o institor; e dá-se contra o preponente ou contra aquelles, em cujo nome foi legitimamente feita a preposição.

## ART. II

923. O proprietario d'um negocio ou empresa, o procurador, o administrador, o tutor e curador, podem ser preponentes. Toda a pessoa, de qualquer idade, sexo, ou condição, pôde ser institor.

## ART. III

924. A preposição de institor pôde ser expressa ou tacita. O institor, em regra, obriga o preponente *in solidum* em todos os contractos, que em sua qualidade celebra. Quando o institor estipula o contracto em seu proprio nome não obriga o preponente.

## ART. IV

925. Quando o institor tem facultade de estipular em seu nome ou no nome do preponente, em dívida presume-se contrahir obrigação propria, e não do preponente.

## ART. V

926. O institor, estipulando e contrahindo obrigações provenientes de contractos albeios da sua preposição, não obriga o preponente, ainda que declarasse expressamente que estipulava por ella.

## ART. VI

927. Todas as vezes que uma pessoa for nomeada institor d'um só de diversos ramos de commercio, negociados na mesma casa, loja, ou armazem, a sua preposição deve ser feita notoria e publica: do contrario presumir-se-ha institor em todos esses diversos ramos de commercio.

## ART. VII

928. Dá-se a acção insitoria contra o filho ou herdeiro do preponente, que continua a servir-se do mesmo institor preposto pelo pai ou testador, uma vez que não seja publica e expressamente revogado.

## TITULO IV

## DAS PERDAS E DAMNOS POR INEXECUÇÃO DE CONTRACTO MERCANTIL

## ART. I

929. Toda a obrigação de fazer ou de não fazer em caso de inexecução da parte do devedor resolve-se em regra em indemnisação de perdas e damnos.

## ART. II

930. O devedor é responsavel por perdas e damnos, estando em mora de preencher a sua obrigação, salvo quando a coisa, que era obrigado a dar ou fazer, não podia ser dada ou feita se não num certo tempo, que o devedor deixou passar.

## ART. III

931. A ter lugar indemnisação de perdas e damnos, o devedor será condemnado no pagamento d'ellas, quer em razão da inexecução da obrigação, quer em razão de tardança de execução, uma vez que não justifique que a inexecução proveiu de causa extranha, que lhe não pôde ser imputada, posto que da sua parte não haja má fé.

## ART. IV

932. Não tem logar indemnisação alguma de perdas e danos, quando (em consequencia de caso fortuito ou força maior) o devedor foi impedido de fazer ou dar o que era obrigado, ou fez o que lhe era deíeso.

## ART. V

933. Em regra, por indemnisação de perdas e danos devida ao credor entende-se a composição da perda soffrida, e do lucro de que foi privado.

## ART. VI

934. O devedor não responde por perdas e danos previstos, ou que podiam prever-se ao tempo do contracto, salvo quando por dolo seu a obrigação deixou de executar-se.

## ART. VII

935. Ainda quando a inexecução da convenção resulte de dolo do devedor, a indemnidade de perdas e danos não deve comprehender, a respeito da perda soffrida pelo credor, o lucro; de que foi privado, senão aquillo, que é consequencia immediata e directa da inexecução do contracto.

## ART. VIII

936. Quando numa convenção se estipula que aquelle, que faltar á execução, pagará uma certa somma a titulo de perdas e danos, não pôde accordar-se á outra parte uma somma, nem maior nem menor.

## ART. IX

937. Sobre a indemnisação de perdas e danos por inexecução de obrigações, que se limitam ao pagamento d'uma certa somma de dinheiro, observar-se-ha o legislado no titulo — *Das juro commerciaes*.

## TITULO V

## DAS PROVAS

## ART. I

938. Todo aquelle que reclama um direito, ou que allega um facto, quer em apoio de seu direito, quer para contestar o direito d'outrem, deve provar a existencia d'esse direito ou d'esse facto.

## ART. II

939. A prova pois é o acto judicial, que certifica o juiz d'um facto até alli para elle duvidoso. A prova é sempre consistente em facto.

## ART. III

940. A prova judicial deve ser univoca, e não equivocca. A mera possibilidade em contrario torna a prova insufficiente.

## ART. IV

941. Quando o juiz ou o jury commercial, em consequencia dos factos produzidos em prova, chegar áquelle gráo de convicção, em que, a respeito do objecto controvertido, o seu raciocinio deduzza uma conclusão de necessidade, e não uma conclusão de possibilidade, terá alcançado o gráo de prova sufficiente para proferir a sentença com justiça.

## ART. V

942. A prova judicial deriva de escriptos, de testemunhas, de presumpções, da confissão da parte, e do juramento. As regras de direito civil procedem nos pleitos de commercio com as modificações d'este titulo.

## ART. VI

943. Diz-se escripto ou escriptura privada todo aquelle, em que não intervém official publico. E esse escripto, reconhecido pela parte a quem é opposto, ou havido legalmente por reconhecido, tem a mesma fé, que a escriptura publica.

## ART. VII

944. São em particular meios de prova escripta em materias commerciaes:—1.º o protocollo dos corretores, arrumado nos termos prescriptos pela lei;—2.º as certidões dos corretores, e as minutas dos contractos, em que intervierem, assignadas pela parte, que recusasse a convenção;—3.º as aplices, cartas-partidas, conhecimentos e mais escriptos de obrigação particulares ao commercio;—4.º as minutas de negociações e facturas acceitas pela parte contra quem se produzem;—5.º as cartas de credito, de ordens, de aviso, e outras de correspondencia commercial entre negociantes;—6.º as contas commerciaes;—7.º as quitações e recibos.

## ART. VIII

945. Os escriptos commerciaes podem ser exarados pelo punho de qualquer pessoa, mesmo do credor; mas devem ser assignados pelo devedor, ou por seu procurador bastante.

## ART. IX

946. Quando a somma, expressa no corpo do escripto, é diversa da conteúda por algarismo ou por extenso no alto ou no fundo da obrigação pelo punho do devedor, a quantia menor é a somma da obrigação.

## ART. X

947. A data de escripto particular não prejudica a terceiro, salvo do dia, em que o escripto foi registrado, ou do dia da morte ou ausencia do assignado, ou do dia, em que o terceiro, a quem o acto é opposto, reconhecer por escripto a sua existencia.

## ART. XI

948. Os livros de escripturação mercantil, arrumados sem vicio

e com todas as formalidades especificamente prescriptas neste código serão admittidos como meios de prova nas contestações judiciais, occorrentes entre commerciantes sobre assumptos mercantia.

## ART. XII

949. Os assentos, lançados nos livros de commercio regularmente guardados, provam contra os commerciantes, cujos são, sem admisão de prova em contrario. Todavia a parte contraria não pôde acceitar os assentos favoraveis, e rejeitar os prejudiciaes; tendo consentido neste meio de prova, ficará sujeita aos resultados combinados, que apresente todos os assentos relativos á questão tomados junctos.

## ART. XIII

950. Os livros de contabilidade mercantil, arrumados nos precisos termos prescriptos pela lei, fazem prova em favor de seus respectivos proprietarios, não apresentando o litigante contrario assentos oppostos em livros guardados nos termos especificos da lei, ou outra prova plena e concludente em contrario.

## ART. XIV

951. Quando da combinação dos livros mercantis d'um e d'outro litigante, devidamente arrumados, resultar prova contradictoria, o tribunal prescindirá d'ella, e decidirá a questão pelo merecimento das demais provas do processo, conforme a direito.

## ART. XV

952. Os livros dos commerciantes fazem fé, mesmo contra pessoas não commerciantes, sobre as qualidades e quantidades de fornecimentos nelles lançados, provando-se que o commerciante estava no costume de fazer identicos fornecimentos a credito á outra parte, estando esses livros em regra, e jurando o commerciante a verdade do petitorio.

## ART. XVI

953. Tendo o commerciante morrido, seus herdeiros, nos termos do artigo precedente, prestarão juramento de que creem de boa fé que a divida é real, e não paga.

## ART. XVII

954. O que o credor escrever em seguimento, á margem, ou nas costas d'um credito, que sempre conservou em seu poder, faz fé, posto que não assignado, nem datado por elle, tendendo a estabelecer a descarga do devedor.

## ART. XVIII

955. O proprietario d'um titulo pôde á sua custa pedir a renovação d'elle, achando-se illegivel, ou por velho ou por qualquer outra causa.

## ART. XIX

956. Qualquer das partes pôde requerer ao juiz, em todo o estado da causa, que ordene que a outra parte sob juramento pro-

duz os documentos, que tiver em seu poder, e que respeitarem ao litigio.

## ART. XX

957. Quando no processo d'um litigio se demonstrar que uma das partes tem um interesse evidente na produção d'um titulo, que se ache nas mãos de terceiro, este será obrigado sobre mandado do juiz a deixar examinar o titulo, ou tirar d'elle cópia com a segurança e requisitos da lei.

## ART. XXI

958. A prova de testemunhas só tem logar em pleitos mercantis havendo começo de prova escripta, e nos casos, em que neste código se não prescreve outro modo especial de prova, seja porém qual for a somma ou quantidade da obrigação disputada.

## ART. XXII

959. Diz-se começo de prova escripta todo o acto escripto, emanado d'aquelle contra quem é intentada a demanda, ou a quem este representa, e que torna verosimil o facto allegado.

## ART. XXIII

960. Nos casos, em que é admissivel a prova testemunhal, serão observadas as disposições seguintes.

## ART. XXIV

961. O depoimento d'uma só testemunha, despido d'outro meio de prova, não faz fé em juizo. Sendo porém maior de toda a excepção) depondo de facto proprio, unica instruida e sabedora no negocio, sem interesse algum nelle, pôde completar uma prova resultante d'uma carta de aviso, d'um conhecimento, ou d'outros adminiculos legaes, segundo o arbitrio do juiz prudente.

## ART. XXV

962. Quando os testemunhos singulares de muitas pessoas concorrerem reunidos a estabelecer uma cousa em geral, fica á prudencia dos juizes o dar aos depoimentos singulares a força que as circumstancias exigirem.

## ART. XXVI

963. Toda a testemunha deve jurar ou prometter, segundo o rito da sua religião, dizer a verdade.

## ART. XXVII

964. Os individuos menores de quinze annos podem ser perguntados e ouvidos, mas não prestarão juramento: e o juiz lhes dará a fé que lhe dictar a sua consciencia. O mesmo procede nos interditos, que tiverem lucidos intervallos.

## ART. XXVIII

965. Pôde não ser admittida por testemunha a pessoa que tiver interesse directo ou indirecto na questão, sobre que é produzida. Fica ao prudente arbitrio do juiz o resolver sobre a existencia e

gráo de interesse imputado á testemunha, sua admissão ou rejeição, ou fé que mereça, provado elle.

## ART. XXIX

966. O vaixeiro, ou outro servente de escriptorio, armazem ou loja, pôde ser admittido por testemunha, posto que domestico, sobre facto commercial passado no escriptorio, armazem ou loja, e ser-lho-ha dada a fé, que resultar da razão cabal de seu depoimento, e da causa, porque sabe o que jura.

## ART. XXX

967. Admittindo a causa a prova de testemunhas, o tribunal deverá proceder immediatamente, mesmo em dia extraordinario, ás audiencias marcadas na lei, a ouvir o testemunho *ad perpetuam rei memoriam* de qualquer nacional ou estrangeiro que estiver proximo a fazer viagem. Este depoimento será ouvido e tomado com as mesmas solemnidades, como se a discussão das provas estivesse aberta, lavrando-se auto, que será lido na audiencia das provas.

## ART. XXXI

968. Chamam-se presumpções as consequencias, que a lei ou juiz deduz d'um facto conhecido para um facto desconhecido. As presumpções por tanto são estabelecidas ou não estabelecidas pela lei.

## ART. XXXII

969. As presumpções, não estabelecidas pela lei, ficam inteiramente entregues ás luzes e prudencia do juiz e do jury; devendo todavia admittir-se sómente as que forem graves, precisas e concordantes.

## ART. XXXIII

970. A força, que a lei attribue á confissão da parte e ao juramento, é uma presumpção legal.

## ART. XXXIV

971. A confissão da parte pôde ser extrajudicial ou judicial. Fica inteiramente á prudencia do juiz o graduar o gráo de fé, que merece a confissão da parte extrajudicial em materias, em que a prova de testemunhas é admissivel.

## ART. XXXV

972. Confissão judicial é a declaração da parte feita em juizo pessoalmente, ou por procurador especial. Esta confissão faz inteira prova contra o confitente, sendo: — 1.º livre; — 2.º sem erro; — 3.º de cousa certa; — 4.º recahindo sobre a cousa principal, não sobre accessorio.

## ART. XXXVI

973. Em regra, a confissão da parte feita em juizo é indivisivel, e não pôde aceitar-se em parte e rejeitar-se em parte. Fica todavia á prudencia do juiz o dividir a confissão, se o devedor

em sua descarga allegar factos, cuja falsidade poderia provar-se, ou sendo a confissão clausulada.

## ART. XXXVII

974. A sentença dada contra a confissão é nulla. A confissão revalida qualquer erro da acção, ou do processo.

## ART. XXXVIII

975. Se um commerciante confessar numa conta ou numa carta a seu correspondente que deve uma somma a terceiro, esta confissão pôde aproveitar a esse terceiro, salvas as legitimas excepções do confitente.

## ART. XXXIX

976. O juramento judicial é de duas especies: — 1.º o que uma parte defere a outra em decisão da causa, e que se chama *decisorio*; — 2.º o que o juiz defere de officio a uma ou outra das partes.

## ART. XL

977. O juramento decisorio pôde ser deferido em toda a especie de contestação, salvo naquellas em que as partes não podem transigir, ou em que a confissão da parte não pôde ser tomada em consideração.

## ART. XLI

978. O juramento decisorio só pôde ser deferido sobre um facto pessoal á parte a quem se defere. Mas pôde ser deferido em qualquer estado da causa.

## ART. XLII

979. Se aquelle a quem o juramento é deferido, recusa ou não consente em que seja referido ao adversario; ou se este recusa prestal-o sendo referido, deve cahir no pleito ou na excepção.

## ART. XLIII

980. O juramento não pôde ser deferido, referido nem acceto, salvo pela parte em pessoa, ou por seu procurador especial e authenticico.

## ART. XLIV

981. Deferido ou referido o juramento, a parte contraria não pôde ser admittida a provar a falsidade d'elle, nem a parte, que o deferiu ou referiu, retractar-se, quando o adversario declarar estar prompto a prestal-o.

## ART. XLV

982. O juiz pôde deferir o juramento a uma das partes, ou em decisão do litigio, ou só para determinar a somma da condemnção. Mas o arbitrio prudente do juiz deve sempre regular-se pelo character e condição da pessoa a quem se defere, e pelo valor do objecto em relação dos litigantes.

## ART. XLVI

983. Nenhum juiz pôde deferir de officio o juramento, quer

sobre o petitorio, quer sobre exceção, salvo nos dois casos seguintes:—1.º cumpre que o petitorio ou exceção não estejam plenamente provados;—2.º que não estejam inteiramente despidos de provas. Fóra d'estes casos é dever seu condemnar ou absolver paramente.

## ART. XLVII

984. O juramento, deferido de officio a uma das partes, não pôde ser por elle referido á outra.

## ART. XLVIII

985. O juiz não pôde deferir o juramento á parte sobre o valor do petitorio, salvo não havendo outro algum modo de prova-o. E neste mesmo caso o juiz deve marcar uma somma até cujo extremo sómente o juramento da parte será crido.

## ART. XLIX

986. O juramento, deferido de officio pelo juiz, deve ser prestado pela parte em pessoa e em publico diante do tribunal que o ordenou.

## ART. L

987. Havendo no contracto escripto a convenção de que a respeito do risco, do damno, do valor, da qualidade ou da quantidade, se estará pelo juramento da parte sem mais prova, uma vez que se tenha provado aperfeiçoado o contracto relativo pelo consenso, cousa ou preço, segundo sua qualidade, deferir-se-ha o juramento sobre a convenção.

## ART. LI

988. Os sellos e marcas escriptas, de fogo, ou outras, que os commerciantes usam nos pacotes, sacas, caixas, fardos, pipas ou outros volumes, são muitas vezes presumpção e meio de prova da propriedade do objecto marcado, que a lei reconhece, deixando ao arbitrio do juiz a gradação do seu peso, segundo as circumstancias.

## ART. LII

989. A louvação, ou arbitramento de peritos no objecto controvertido em juizo, serve de informação e prova ao julgador. A escolha de arbitradores deve sempre recahir em peritos no ponto especifico da questão, e entre elles nos que mais probos se reputarem. O seu numero é arbitrario ao tribunal.

O termo ao auto de arbitramento pôde ser exequido pelo escripto de qualquer juiz ordinario.

## ART. LIII

990. Havendo do proceder-se a vistoria, louvação ou exame, o tribunal o ordenará por despacho, designando nelle precisamente e por artigos separados os objectos a verificar, para serem pelos arbitradores precisamente respondidos e satisfeitos com discursos, e só por simples respostas: e nesse mesmo despacho dará commissão, para tomar o juramento aos arbitradores, ao jurado que presidir á diligencia, ou ao juiz de paz do districto respectivo.

## ART. LIV

991. Não querendo, ou não convido ás partes na audiencia, e em todo o caso que o tribunal julgar necessario vistoria, louvação ou exame, nomeará os arbitradores, que julgar necessarios para a averiguação cabal do facto em questão, com citação das partes.

## ART. LV

992. As partes só poderão arguir de suspeitos os arbitradores, sendo officialmente nomeados pelo tribunal. O processo das suspeições deve começar e terminar-se numa só audiencia, que o juiz designará. Da sua decisão não cabe recurso algum. Procedendo as suspeições, o tribunal nomeia novo arbitrador.

## ART. LVI

993. Podem oppor-se contra os arbitradores as mesmas suspeições e contradictas, que contra testemunhas se podem offerecer; e bem assim quantas possam provar interesse no arbitrador em alterar a verdade, e em destruir-lhe o character de fidelidade e probidade, que devem merecer.

## ART. LVII

994. Julgando-se improcedentes as suspeições, a parte, que as deduziu, deve ser nesse mesmo acto condemnada nas perdas e danos, que incorrer, mesmo para com o arbitrador, requerendo-o elle.

## ART. LVIII

995. O auto de exame, louvação ou vistoria, será datado, e mencionará o lugar onde é exarado. As partes presentes ou seus procuradores assignarão com os arbitradores e escripto do juizo ordinario do domicilio, em que for feito, o auto, no qual o escripto lançará por cópia os artigos a averiguar, e d'ahi a respostas precisas dos arbitradores, ou concordes ou discordes, taes quaes as darem individualmente. Se as partes não quizerem assignar ou seus procuradores bastantes, o escripto declarará isso mesmo no auto.

## ART. LIX

996. Cada uma das partes pôde no mesmo acto apresentar aos arbitradores quantos artigos de averiguação julgar a bem de seu direito. Estes artigos e suas respostas serão escriptos no auto em continuação das respostas dadas aos artigos do tribunal.

## ART. LX

997. Quando os arbitradores se não conformarem, dará cada um ao pé da sua resposta a razão breve da sua opinião.

## ART. LXI

998. Lavrado o auto da averiguação ordenada, será remettdo o original, ficando cópia, ao escripto do tribunal, onde pend

o pleito. Sendo a louvação, vistoria ou exame ordenado officialmente, o escrivão do tribunal será o escrivão da diligencia.

## ART. LXII

999. O tribunal não é obrigado a seguir a opinião do arbitramento, se á sua convicção repugna. E não o julgando satisfactorio, pôde ordenar segundo, com as solemnidades que pedir a coisa controversa, e aconselhar a justiça, quer o arbitramento fosse a pedido e por escolha das partes, quer officialmente ordenado.

## ART. LXIII

1000. O escrivão da diligencia pagará aos arbitradores a quantia, que o juiz do tribunal, finda ella, arbitrar segundo as circumstancias; e com recibo d'elles haverá o embolso por metade de cada litigante, encarregando o importe em linha de custas para a final ser supportado pelo condemnado, menos o que pagou.

## ART. LXIV

1001. Quando o exame, louvação ou vistoria respeitar a objecto immediatamente connexo com commercio, como a exame de livros ou contas, a avaliação de preços de fazendas, a vistoria para verificar o estado d'um navio, ou outros semelhantes, o tribunal nomeará dentre os substitutos jurados aquelle, cujo commercio tiver mais relação com o objecto em questão, para presidir ao acto; e findo elle, na fórma legislada, dará a sua informação em separado ao tribunal sobre o resultado da diligencia, assignado todavia o auto d'ella.

## ART. LXV

1002. O jurado substituto, que presidir á diligencia nos termos do artigo precedente, é mero assistente ao acto: ella não pôde embarçar, impedir, nem obstar de maneira alguma ao que fizerem e disserem os arbitradores, nem propalar a sua opinião acerca do objecto que se averiguar. O seu unico dever é informar o tribunal do acontecido com verdade, e nada mais.

## ART. LXVI

1003. Se alguma das partes ou seu procurador observar que o substituto jurado falta ao dever marcado no artigo precedente, e o fizer saber provadamente ao tribunal, este dará por nulla a diligencia, e ordenará que se proceda de novo a ella por novos arbitradores á custa do substituto jurado, presidindo o juiz presidente do tribunal a nova diligencia.

## Da organização do fóro commercial

## TITULO VI

## DO PODER JUDICIAL EM MATERIAS COMMERCIAES

## ART. I

1004. O poder judicial em materias commerciaes compõe-se d'um supremo magistrado, d'uma relação ou tribunal commercial de justiça em segunda e ultima instancia, e de tribunaes de commercio ordinarios ou juizo commercial em primeira instancia.

## ART. II

1005. O tribunal commercial de segunda instancia ou relação commercial, compõe-se d'um juiz presidente togado, de quatro juizes togados, d'um secretario formado em direito, de um ou mais escrivães, d'um porteiro, dos serventes e officiaes de diligencias necessarios.

## ART. III

1006. Todo o juiz ou tribunal de commercio de primeira instancia será composto de um juiz presidente letrado, e de não menos de quatro nem mais de doze jurados commerciaes, e de tantos substitutos quanto fór a metade dos juizes jurados, de um secretario formado em direito, e de um ou mais escrivães, e de um porteiro, serventes e officiaes de diligencias necessarios.

## ART. IV

1007. A lei regulamentar regulará o logar, número e districtos dos tribunaes ordinarios de commercio no reino e dominios; e bem assim os vencimentos dos secretarios, e os emolumentos dos escrivães, e salarios dos porteiros, serventes e officiaes.

## ART. V

1008. O presidente e juizes do tribunal de commercio de segunda instancia, e os juizes ou presidentes dos tribunaes ou juizes commerciaes de primeira instancia são da nomeação d'el-rei.

## ART VI

1009. Os secretarios e escrivães são da nomeação d'el-rei sobre proposta do presidente do tribunal respectivo. As propostas subirão por mão do supremo magistrado do commercio, que, informado da idoneidade dos candidatos, unirá á proposta o resultado da sua informação. Os porteiros e serventes são da nomeação do presidente.

## TITULO VII

## DO SUPREMO MAGISTRADO DO COMMERCIO

## ART. I

1010. O presidente do tribunal superior de commercio é o supremo magistrado do commercio. A sua comunicação é immediata com el-rei pela secretaria d'estado dos negocios da justiça, ou funcionario que succeda nas suas attribuições actuaes.

## ART. II

1011. Compete ao supremo magistrado do commercio: — 1.º fiscalisar a administração da justiça commercial do reino sem todavia poder advocar processos pendentes, nem intrometer-se no julgado ou decisões de pleitos correntes; — 2.º regularisar e uniformar a policia de todas as praças commerciaes do reino; — 3.º conhecer das queixas, que lhe forem dirigidas sobre a má administração da justiça commercial; e, alcançando a instrução e prova necessaria da culpa, remettel-a officialmente ao promotor da justiça do juizo competente para fazer effectiva a responsabilidade do prevaricador; — 4.º conhecer de quaesquer usos e abusos commerciaes, e, ouvindo sobre elles todos os tribunaes commerciaes ordinarios, firmar por assento no tribunal de commercio de segunda instancia a certeza do uso, ou abolição do abuso, e communicando o assento tomado a todos os tribunaes de commercio de primeira instancia para respectivamente o fazerem notorio. Sendo porém o uso contra lei expressa, e assentando-se ser preferivel á lei, deverá levar todas as informações e assento tomado ao conhecimento do governo, para que a legislatura decida o que melhor convenha; — 5.º no processo de presas e suas dependencias regularisar e deferirá a todos os requerimentos, termos, actos e procedimentos judiciaes que a lei exige, previos ao julgado definitivo; — 6.º compete ao mesmo supremo magistrado assignar e sellar as sentenças do tribunal; — 7.º regularisar os negocios do tribunal do commercio de segunda instancia nos casos omissos no regimento, ou impracticaveis por incompativeis, ou inuteis, ou prejudiciaes á administração rapida e imparcial da justiça, formando, segundo as circumstancias, o regulamento provisorio, que submeterá á sanção do governo; — 8.º presidir a todas as assentadas e sessões do tribunal do commercio de segunda instancia, e ordenar e fazer observar nelle quanto convenha á exacta administração da justiça, decoro do tribunal, e accomodação do publico.

## ART. III

1012. O supremo magistrado do commercio será escolhido, depois da primeira organização do tribunal do commercio de segunda instancia, com preferencia, dentre os seus juizes, os quaes em graduação e accessos são eguaes aos juizes das relações civis sem differença.

## ART. IV

1013. Nos impedimentos do supremo magistrado do commercio presidente do tribunal servirá o juiz mais antigo em assento e serviço do tribunal, ou o mais velho em idade, em identidade de circumstancias.

## ART. V

1014. O supremo magistrado do commercio pôde visitar todos os tribunaes commerciaes de primeira instancia, quando achar a proposito, assistir ás suas audiencias, e regularisar por si a ordem do tribunal, para que haja em todos a maior uniformidade possivel; e, informado dos abusos ou necessidades, propôr e consultar ao governo o remedio competente.

## TITULO VIII

## DO TRIBUNAL SUPERIOR DE COMMERCIO, OU SEGUNDA E ULTIMA INSTANCIA DO JUZO COMMERCIAL

## ART. I

1015. Compete ao tribunal superior de commercio: — 1.º conhecer por appellação de todas as causas, que não couberem na alçada dos tribunaes de commercio de primeira instancia; — 2.º conceder moratorias; — 3.º deferir a rehabilitação dos quebrados; — 4.º commetter aos tribunaes de commercio de primeira instancia ou a outras quaesquer justicas as averiguações e exames necessarios á decisão dos processos pendentes no tribunal; — 5.º ~~conhecer das presas feitas por embarcações de guerra ou por armadores portuguezes, e das cousas, que sobre o mesmo objecto se podem excitar, procedendo com toda a jurisdicção contenciosa, que tinha o almirantado, servindo-lhe de regimento provisorio as leis actuaes.~~

## ART. II

1016. Todos os processos de appellação serão distribuidos por turno entre os quatro juizes desde o primeiro ao ultimo, contando por primeiro o mais velho na idade; e a distribuição será feita por sorte tirada pelo secretario em sessão publica do tribunal,



havendo mais do que um processo a distribuir. O tribunal tem duas sessões ou assentadas por semana.

#### ART. III

1017. Cada juiz é relator do processo, que lhe cabe em distribuição, e terá por adjunctos dois dos tres juizes restantes, tirados á sorte pelo presidente no dia em que se discutir a final o feito.

#### ART. IV

1018. Dois votos conformes em confirmar a sentença do tribunal do commercio de primeira instancia fazem vencimento. Quando os tres juizes discreparem, e o quarto se unir ao que confirma a sentença, haverá vencimento.

#### ART. V

1019. Para reformar-se a sentença appellada são necessarios tres votos conformes. Havendo só dois unanimes em reformar, votará o quarto juiz; e não se accordando com os dois que se unem, desempatará o presidente como juiz.

#### ART. VI

1020. Attempada a appellação e apresentados os actos, e distribuidos a juiz sem pagamento de assignatura alguma, tendo o escrivão procuração do appellante e do appellado, ou d'um d'elles, continuará immediatamente vista para exame do processo a qualquer dos advogados do tribunal, constituído na procuração, e deixará o processo na sua mão por dez dias improrogaveis, findos os quaes serão infallivelmente entregues pelo advogado no cartorio ao escrivão sem admissão de escusa, e sem que nos autos possa escrever mais cousa alguma, além da cota assignada e datada, de os entregar examinados.

#### ART. VII

1021. Não tendo sido apresentada ao escrivão procuração alguma dentro de cinco dias da distribuição do processo, o escrivão fará o processo concluso ao relator, e por nenhum pretexto se poderá abrir a conclusão.

#### ART. VIII

1022. O relator é obrigado a trazer por escripto a exposição succinta da causa, que fará parte da sentença no que respeita ao facto e provas dos autos, a fim de estabelecer o estado da questão e debate nas allegações a final, havendo-as, ou servir de exposição aos juizes adjunctos na votação e conferencia do pleito.

#### ART. IX

1023. Formada pelo secretario a lista, determinada no artigo XXXI, título IX, dos respectivos processos de appellação, marcará por declaração dos relatores na sessão actual os processos a decidir na sessão subsequente, a fim de que os advogados possam

trazer as suas competentes notas nesse dia, e fazer a sua allegação verbal, querendo, orando primeiro o advogado do appellante.

#### ART. X

1024. Compete ao presidente do tribunal de commercio chamar o advogado, que divagar, com impertinencias, ao ponto restricto da questão, e bem assim conter expressões infamantes. Mas elle não poderá de maneira alguma embargar a liberdade do patrocínio do advogado, nem fazer calar os sentimentos da defeza justa, franca e livre, que caracterisam a virtude d'aquella profissão nobre: devendo em todo e qualquer caso usar para com o advogado de expressões innocentes, e dignas do alto ministerio d'um julgador.

#### ART. XI

1025. Findo o debate, o relator, retirando-se com os juizes adjunctos á casa da conferencia, lerá o seu relatorio, e por accordo julgarão o feito segundo o vencimento: e, exarada a sentença, voltarão ao tribunal, onde será lida pelo juiz relator, e havida por publicada. Caso não possa tudo concluir-se na mesma assentada, a sessão será annunciada em adiamento para o seguinte dia, e nelle concluida.

#### ART. XII

1026. O presidente do tribunal, pôde, durante a conferencia, expedir os negocios, que são da sua competencia particular, ou assistir á conferencia, querendo.

#### ART. XIII

1027. O presidente fará observar, em quanto seja compativel, no seu tribunal o regimento da relação ou tribunal de justiça civil de segunda instancia, porque estes tribunaes são inteiramente identicos, e só divididos pela natureza das causas que julgam.

#### ART. XIV

1028. Os ordenados e vencimentos do supremo magistrado do commercio e juiz presidente do tribunal, dos juizes do mesmo tribunal, e dos presidentes dos tribunaes ordinarios de commercio de primeira instancia, serão estabelecidos por uma lei.

## TITULO IX

DA COMPETENCIA DO JUIZO, E DAS PESSOAS QUE FORMAM O TRIBUNAL ORDINARIO DE COMMERCIO, OU JUIZO COMMERCIAL DE PRIMEIRA INSTANCIA

## SECÇÃO I

## Da competencia do juizo commercial

## ART. I

1029. São da competencia e privativa jurisdicção dos tribunaes ordinarios de commercio ou juizos commerciaes de primeira instancia todas as causas, que respeitam a acto de commercio, ou nascerem de obrigação, que tem legislação neste codigo, como causas, que por sua natureza pertencem a juizo particular segundo o § 16 de artigo 145 da carta constitucional.

## ART. II

1030. Todas as questões commerciaes podem ser decididas por arbitros, convindo as partes. Uma vez postas em juizo contencioso, serão decididas pela maneira seguinte: — pelo juiz do tribunal commercial de primeira instancia serão decididas, julgando só, as questões pura e simplesmente de direito: por este juiz conjunctamente com o jury as questões, que involverem facto, cuja verificação e determinação por sentença seja base essencial para a devida applicação do direito.

## ART. III

1031. Serão necessariamente decididas por arbitros as questões e controversias, a que a lei dá esta fórma especial de decisão.

## ART. IV

1032. Nos logares do reino e dominios, onde não houver tribunaes de commercio de primeira instancia, todas as questões e pleitos commerciaes serão levados diante das justiças civis ordinarias, e alli decididos sómente por arbitros commerciaes de accordo das partes; ou, não querendo accordar-se, de nomeação do juiz; tendo sempre precedido a conciliação do juiz de paz, ou *avindor* civil.

## ART. V

1033. Se no caso do artigo precedente a continencia da causa exceder a cincoenta mil réis, o juiz que homologar o arbitramento, dará appellação para o tribunal de commercio de primeira instancia mais vizinho, caso as partes no compromisso não tenham renunciado ao recurso.

## ART. VI

1034. A jurisdicção commercial não é prorogavel, ainda que as partes conviessem em prorogal-a. Logo que o tribunal commercial reconhecer a sua incompetencia, remetterá as partes, mandando que usem do seu direito perante o juizo competente: pena de responsabilidade no juiz incompetente.

## ART. VII

1035. Todo o julgador ou tribunal, que julgar de causas commerciaes, todo o jurado, arbitro, ou arbitrador perito, que tiver de decidir sobre objectos, actos ou obrigações commerciaes, é obrigado a fazer applicação da legislação d'este codigo aos casos occorrentes: pena de responsabilidade punivel pelo tribunal competente segundo a lei.

## SECÇÃO II

Do juiz presidente dos tribunaes ordinarios de commercio, ou juiz commercial de primeira instancia

## ART. VIII

1036. O logar de juiz, ou presidente dos tribunaes de commercio de primeira instancia, é graduado e com accesso e vencimentos designados na lei.

## ART. IX

1037. Passados tres annos da publicação d'este codigo, os presidentes dos tribunaes de commercio de primeira instancia serão exclusivamente escolhidos e nomeados dentre os advogados do numero, d'esses tribunaes, tendo os demais requisitos da lei para bem desempenhar o cargo de juiz.

## ART. X

1038. Ao juiz presidente do tribunal compete, sem reconhecer superior além do supremo magistrado do commercio, a policia e ordem do tribunal e suas assentadas e audiencias.

## SECÇÃO III

Dos jurados commerciaes, e substitutos

## ART. XI

1039. O serviço do jurado ou juiz commercial é honorario, viril e publico, e de habilitação a officios do Estado. Todo aquelle que recusar este serviço ficará inhabil para todo e qualquer emprego publico, e perderá, sem necessidade de sentença, todas as prerogativas, que pela lei são concedidas aos commerciantes.

## ART. XII

1040. Ninguem é exempto do serviço de jurado commercial,

salvo o septuagenario requerendo-o. São precedentes contra os jurados as suspeições, que por direito o são contra os juizes: e pôde suspeitar-se sem causa até ametade do numero dos jurados do respectivo jury.

#### ART. XIII

1041. O serviço do jurado ou substituto dura um anno; findo o qual será substituído por nova eleição, não podendo ser reeleito contra a sua vontade sem passar o intervallo d'um anno a contar do termo do serviço. O novo eleito toma os negocios pendentes no tribunal no estado em que se acharem, sem que na administração da justiça se faça sentir interrupção alguma.

#### ART. XIV

1042. Os juizes jurados e seus substitutos, por turno consecutivo, seguida a ordem da idade de cada um, serão juizes commissarios das fallencias, que occorrerem no districto do tribunal.

#### ART. XV

1043. Não pôde haver no mesmo tribunal dois jurados ou dois substitutos, ou um jurado e um substituto, parentes em segundo gráo de afinidade, ou em quarto de consanguinidade. Nem podem ser jurados no mesmo tribunal dois ou mais socios d'uma mesma firma commercial.

#### ART. XVI

1044. A eleição dos juizes jurados commerciaes só pôde recahir: — 1.º em commerciantes naturaes ou naturalizados; — 2.º que tenham cinco annos de profissão habitual de commercio; — 3.º e que gozem de boa opinião e fama.

#### ART. XVII

1045. Formada pelo secretario do tribunal de primeira instancia uma lista de todos os commerciantes matriculados e não matriculados da praça, aonde o tribunal, o juiz presidente a mandará imprimir, e affixar na praça, na porta do tribunal e na porta das freguezias, encerrando o fim da lista com o convite aos mencionados nella para se reunirem, a fim de elegerem os juizes jurados de commercio, com designação de dia, hora, local e numero de jurados e substitutos, que têm de ser eleitos. Este numero será designado pelo supremo magistrado do commercio com respeito á população commercial.

#### ART. XVIII

1046. A eleição dos jurados commerciaes será presidida pelo juiz presidente do tribunal, e terá logar á pluralidade de votos dos individuos presentes, que só poderão ser as pessoas mencionadas na lista, de que falla o artigo precedente, ou outras, que o juiz admitir no mesmo acto por esquecidas na lista. A eleição será feita individuo a individuo, e não conjunctamente da totalidade que tem de eleger-se.

#### ART. XIX

1047. Feita a chamada das pessoas presentes pela lista, e tomado o seu numero, ficando em nota os que não compareceram, correrá o escrutinio do primeiro jurado. Não alcançada a pluralidade absoluta, os dois mais votados, que tiverem a pluralidade relativa, serão os candidatos unicos para o segundo escrutinio: e assim por diante até se preencher o numero dos jurados do respectivo tribunal. Os jurados supranumerarios, quando necessarios, serão tirados á sorte dentre os restantes da lista, que tiverem tido votos.

#### ART. XX

1048. Tomada a nota dos vogaes, que não compareceram, nem justificaram a sua ausencia, o tribunal fará examinar se se acham ou não matriculados. Sendo matriculados, serão riscados, por termo lançado no livro das matriculas, do numero dos matriculados; não sendo matriculados, far-se-ha no mesmo livro igual termo, que expresse seus nomes e domicilios, para que nunca em tempo algum possam ser admittidos á matricula commercial. Havendo d'uns e d'outros, tudo se concluirá num só termo.

#### ART. XXI

1049. O termo, de que falla o artigo precedente, será remetido por copia authentica á secretaria do tribunal de commercio de segunda instancia para d'ella ser remetido a todos os tribunaes commerciaes de primeira instancia, e além d'isso no periodico do districto do respectivo tribunal da eleição, e num dos da corte se fará, por participação official do secretario do tribunal superior, annuncio do acontecido, constante do termo, para ser publico a todos.

#### ART. XXII

1050. Todo o commerciante matriculado, ou não matriculado, incluso na lista do art. XVII, que for publicado nos termos do artigo precedente, fica inhabil para todo e qualquer serviço publico.

#### ART. XXIII

1051. Recaindo a eleição de jurado commercial, ou substituto, em pessoa não matriculada commerciante, a simples eleição lançada no registro publico do commercio terá o effeito legal de matricula.

#### ART. XXIV

1052. Acontecendo a morte civil ou natural d'algun dos jurados ou substitutos, o juiz presidente fará immediatamente proceder a nova eleição com todas as solemnidades da primeira.

#### ART. XXV

1053. Todo o jurado commercial, e substituto eleito, prestará

juramento nas mãos do presidente do tribunal de guardar a lei e de administrar justiça segundo a sua consciencia.

## SECÇÃO IV

### Do secretario

#### ART. XXVI

1054. O secretario dos tribunaes de commercio deve ser bacharel formado em faculdade juridica, escolhido de futuro com preferencia entre os advogados do tribunal. A lei marcará a sua duração e vencimentos.

#### ART. XXVII

1055. O secretario dos tribunaes de commercio, sendo escolhido dentre os advogados do numero do tribunal, e tendo os requisitos e qualidades necessarias para ser juiz, pôde ser nomeado juiz presidente d'um tribunal de commercio de primeira instancia.

#### ART. XXVIII

1056. O secretario do tribunal de commercio de primeira instancia é obrigado a escripturar o registro geral do commercio do districto do tribunal, creado neste codigo, e com as solemnidades e fórmulas nelle legisladas.

#### ART. XXIX

1057. O secretario terá a seu cargo a guarda do archivo do tribunal, e o registro de todas as sentenças definitivas, que der, e outro de todas as ordens e papeis, que o tribunal expedir para fóra.

Quando a sentença definitiva contiver o simples decreto judicial de homologação de arbitramento, á topia d'esta sentença precederá a copia inteira dos arbitrios.

#### ART. XXX

1058. O secretario é obrigado a ter um registro particular, em que unicamente serão lançadas as eleições dos juizes jurados do commercio: e a remetter copia de cada eleição ao supremo magistrado de commercio.

#### ART. XXXI

1059. O secretario tem obrigação de ler em voz alta, ao abrir-se a sessão e assentada do tribunal, a lista das acções nelle pendentes, e seu estado actual em resumo. Esta lista será formada pela nota, que da instauração de cada acção nova o escrivão é obrigado a dar-lhe. E a decisão de cada causa seguirá precisamente a ordem das datas, ao tempo das provas, não podendo julgar-se a posterior, quando a anterior esteja prompta a produzir as provas.

O juiz presidente é fiscal da exactidão e observancia da ordem chronologica da lista, e das decisões segundo ella.

#### ART. XXXII

1060. O secretario é obrigado a dar ao escrivão do tribunal o recibo do processo findo, que se guardará no archivo: e a copiar logo num registro, por index, o resto inteiro do feito com designação do armario.

#### ART. XXXIII

1061. Compete ao secretario o fazer extrahir as certidões dos processos findos e archivados, nos termos legislados na secção seguinte art. XXXIX.

#### ART. XXXIV

1062. Nos impedimentos momentaneos do secretario servirá o advogado do numero do tribunal, que o juiz presidente nomear. Este serviço é de habilitação ao logar. Sendo o impedimento de mais de dois mezes, o presidente do tribunal o fará saber ao supremo magistrado do commercio para se tomarem as medidas que convierem.

## SECÇÃO V

### Do escrivão

#### ART. XXXV

1063. O escrivão dos tribunaes de commercio, além das qualidades geraes requeridas para a sua habilitação, deve ter feito o curso das aulas de commercio de Lisboa, ou da academia do Porto, com certidão de aprovação.

#### ART. XXXVI

1064. O escrivão dos tribunaes de commercio terá, como seu regimento, o regimento geral dos escrivães judiciaes. Os seus emolumentos e vencimentos serão marcados pela lei.

#### ART. XXXVII

1065. Compete ao escrivão dos tribunaes de commercio privativamente o escrever no processo, e em quanto respeitar ao processo dentro do tribunal.

#### ART. XXXVIII

1066. Findo qualquer processo, o escrivão será obrigado a entregar-o no archivo ao secretario, ou a sua cópia authentica, á custa do appellante, sahindo o original por appellação para o tribunal de commercio de segunda instancia.

#### ART. XXXIX

1067. O escrivão passará todas as certidões requeridas ou ordenadas de processos pendentes. As dos processos findos serão

mandadas extrahir pelo secretario, que as concertará e assignará, certificando que o original fica no archivo.

#### ART. XL

1068. Nos impedimentos do escrivão o juiz presidente do tribunal poderá nomear dentre os tabelliães do districto o que julgar mais idoneo. Sendo o impedimento de mais de tres mezes ou insuperavel, dará parte ao supremo magistrado do commercio para este providenciar, segundo convier.

### SECÇÃO VI

#### Do porteiro

#### ART. XLI

1069. O porteiro do tribunal de commercio é o guarda da policia da audiencia, e responsavel pela limpeza e accio do edificio e casa do tribunal.

#### ART. XLII

1070. O porteiro do tribunal do commercio é immediatamente dependente das ordens do presidente do tribunal, e por elle amovivel á vontade.

### TITULO X

#### DA ORDEM DO JUIZO NOS FEITOS COMMERCIAES, RECURSOS, E EXECUÇÃO

#### ART. I

1071. O juiz presidente do tribunal de commercio de primeira instancia observará na organisação e seguimento dos pleitos a ordem do processo summario estabelecida na lei, podendo prescindir de todas as formulas não substanciaes ao processo, e abreviar todas as dilações segundo as circumstancias, mas sempre de fórma que não falte informação no ventre dos autos, por que possa perigar a justiça dos litigantes, nem se tolha o tempo razoadamente necessario para a deducção da defesa.

#### ART. II

1072. É absolutamente nullo o processo em que faltar algum dos seguintes actos substanciaes d'elle: — 1.º a primeira citação; — 2.º a contestação da lide; — 3.º a audiencia e exame das provas; — 4.º a sentença; — 5.º a publicidade em todos estes actos.

#### ART. III

1073. O deferimento e regularisação de todos os actos preparatorios do processo são da primitiva jurisdicção do juiz presidente

do tribunal de primeira instancia, que terá a esse fim audiencias intercalares com as sessões e assentadas do tribunal. Umas e outras serão sempre publicas.

#### ART. IV

1074. Nos tribunaes de commercio não ha ferias fechadas, salvo em hora divina. Cada tribunal terá duas sessões e assentadas publicas por semana nos dias terça-feira e sexta-feira, ou no seguinte, sendo algum d'elles dia sancto.

#### ART. V

1075. As audiencias do expediente dos processos, presididas só pelo juiz presidente do tribunal, terão logar nas segundas e quintas-feiras, ou nas quartas ou sabbados, segundo fôr dia saucto algum d'aquelles dias.

#### ART. VI

1076. Em caso de impedimento do juiz presidente por molestia temporaria, os juizes jurados commerciaes nomearão um dos advogados do numero do tribunal, para presidir e deferir ás audiencias de expediente.

#### ART. VII

1077. Durante o impedimento do juiz presidente por mais de quinze dias, os juizes jurados darão parte ao supremo magistrado do commercio para prover segundo as circumstancias; e officiarão ao mesmo tempo ao juiz civil territorial, que tomará interinamente a presidencia do tribunal nas sessões e assentadas d'elle, continuando o expediente nos termos do artigo precedente.

#### ART. VIII

1078. Todas as causas commerciaes em todas as instancias devem ser decididas com toda a celeridade e sollicitude possivel, simples e summariamente, de plano e pela verdade sabida, sem estriccta observancia de formulas, julgando o jury do facto e o juiz de direito nos casos em que fôr compativel essa divisão, segundo o legislado no artigo II do titulo precedente.

#### ART. IX

1079. Não têm logar no foro mercantil os seguintes actos do processo ordinario: — 1.º juramento de calunnia; — 2.º fiança ás custas; — 3.º lançamento de provas, finda a dilação; — 4.º publicação solemne da sentença; nem — 5.º sua intimação, sendo preferido na presenca da parte ou de seu procurador.

#### ART. X

1080. Não é necessario que o libello ou exposição do petitorio seja articulado, e feito em petição distincta do requerimento para a citação: tudo pôde ser feito num só acto; mas, não sendo assignada essa petição da acção por advogado do numero do tribunal, não será de receber.

## ART. XI

1081. Entregue o libello ao escrivão com o despacho do juiz para a citação do réo, e feita a citação pelo official competente, se entregará nesse mesmo acto ao réo cópia do libello com declaração do dia da audiencia, em que a acção ha de ser proposta: nesse dia, antuada a acção, se mencionarão no acto todas as circumstancias; a saber: como em tal dia o auctor ou seu procurador entregou o libello com o despacho que nelle se vê: como em tal dia se fez a citação ao réo para a audiencia actual, e se lhe entregou nesse acto a cópia exacta de libello.

## ART. XII

1082. Logo que o réo entregar a sua contrariedade escripta, e assignada por advogado do numero do tribunal, o escrivão tirará d'ella cópia, que entregará ao auctor ou seu procurador, datando o acto da entrega, e lançando no processo fé da entrega na mesma data.

## ART. XIII

1083. Se a petição de libello ou a contrariedade forem acompanhadas de documentos, o escrivão dará d'elles cópias ás respectivas partes, que as quizerem; de maneira que os autos originaes nunca saíam do cartorio, salvo nos casos expressos neste codigo.

## ART. XIV

1084. Se o réo não apresentar na contrariedade dentro das tres audiencias de expediente, seguintes á da instauração da acção, será infallivelmente lançado, sem que por nenhum titulo nem beneficio possa ser restituído ou readmittido a contrariar. Poderá contudo seguir a causa nos termos em que se achar.

## ART. XV

1085. Toda a defesa, todas as excepções, tudo quanto o réo possa allegar em sua desobrigação, deve ser conteúdo da contrariedade, que não poderá addir-se nem replicar-se. No gráo de appellação não se admittem artigos de nova razão. A reconvenção é meramente contrariada.

## ART. XVI

1086. Em todas as causas, cuja petição de libello fôr fundada e acompanhada de obrigação commercial firmada pelo réo, elle será obrigado a vir assignar termo de confissão ou negação de sua firma na audiencia da instalação da acção: pena de se haver por confessada a acção.

## ART. XVII

1087. Se o réo, nos termos do artigo precedente, confessar a firma, e negar a obrigação, será obrigado a depositar ou dar fiança á quantia pedida. Não satisfazendo, será condemnado a não mostrar quitação; e a sentença extrahida será executada, sem

embargo de que a causa principal seguirá seus termos. Mas só a sentença condemnatoria final, que passar em julgado, será, para o pagamento da dizima, averbada officialmente na estação competente antes de entregue á parte vencedora.

## ART. XVIII

1088. Não podem tractar-se na audiencia de expediente, mas são privativas da sessão e assentada do tribunal de commercio, reunido o numero legal de juizes; — 1.º todas as questões prejudiciaes, e instauração de acções, que possam motivar logo sentença definitiva, ou interlocutoria com força definitiva; — 2.º a sentença ou decisão final sobre quaesquer excepções; — 3.º a produção, exame e discussão de provas, e suas contradictas; — 4.º as allegações verbaes, a final, havendo-as; — 5.º a leitura, ou publicação continua da sentença.

## ART. XIX

1089. Vendo o juiz pela natureza da causa, qualidade do petitorio, e especie de defesa adoptada, que a prova deve ser procurada em logar distante, no reino ou no estrangeiro, combinará com os jurados, e assentarão todos á pluralidade na dilação que deve estabelecer-se; e, e estabelecida, será improrogavel. Finda ella, terá logar a discussão das provas infallivelmente, e ultimação da causa.

## ART. XX

1090. Aberta a sessão do tribunal, e ao acto de começar a produção, exame e discussão das provas, o escrivão lerá o libello e a contrariedade. Sendo a prova constante de documentos, serão tambem lidos e entregues nesse mesmo acto ao exame pessoal de cada um dos juizes, requerendo jury a decisão da questão.

## ART. XXI

1091. Podendo a causa admittir prova de testemunhas nos termos d'este codigo, o autor e réo respectivamente darão um rol dos nomes e domicilios das que pretendam produzir no mesmo acto, que entregarem o libello e contrariedade; e os roes serão reciprocamente entregues por cópia ás partes pelo escrivão, que portará no processo por fé o dia, mez e anno, em que satisfiz a esta entrega.

## ART. XXII

1092. Ninguem é exempto de ser testemunha. E toda a pessoa citada para depôr como testemunha é obrigada a comparecer pessoalmente na audiencia que lhe fôr marcada, salvo impedimento de força maior: pena de ser multada na mesma audiencia, em que faltar, numa multa pecuniaria a arbitrio do juiz, paga da cadeia: a qual multa nunca será maior de cem mil réis.

## ART. XXIII

1093. Havendo contradictas, as testemunhas, que se produzi-

rem em provaçãõ d'ellas, serão perguntadas primeiro do que as testemunhas, que houverem de depôr na causa, responderão em face das testemunhas da causa, e com ellas acareadas sobre a materia da contradicta. O resultado será substanciado pelo escrivão no processo, e assignado pelo juiz.

#### ART. XXIV

1094. As testemunhas citadas, e que devem comparecer no tribunal, serão obrigadas a apresentar-se nelle, ao abrir-se a sessão, ao escrivão, o qual as fará conduzir a uma sala do mesmo tribunal, donde se não possa ouvir o que no tribunal se passa; e d'ella serão chamadas uma a uma, á medida que forem depondo. Findo o depoimento, devem ficar na galeria do tribunal até o fim da sessão.

#### ART. XXV

1095. Se a testemunha por encontro, instancia, ou confrontaçãõ com outra, fôr apanhada em perjurio, o juiz, interrompendo a discussãõ, mandará formar um auto do acontecido, com todas as circumstancias occorridas, e, ordenando a prisãõ da testemunha, a remetterá com o auto para o juizo competente, a fim de ser nelle processada e condemnada segundo a lei.

#### ART. XXVI

1096. Para effectiva observancia do artigo precedente o juiz criminal do districto é obrigado a mandar assistir a todas as audiencias do tribunal commercial, que o não tiver seu, um official, de justiça ás ordens do presidente d'elle. Este official se apresentará ao escrivão que lhe dará a fé de assistencia, a qual lhe servirá de resalva para com o seu respectivo juiz. No tribunal de commercio de segunda instancia haverá um ou mais d'estes officiaes de diligencias effectivo.

#### ART. XXVII

1097. Cada testemunha será perguntada de per si, em voz alta, em publico no tribunal, e pelo juiz presidente. Os juizes jurados poderão propôr ao juiz presidente as instancias de esclarecimento, de que carecerem, e o juiz instará a testemunha. O advogado da parte contraria áquella, por quem depõe a testemunha, poderá fazer á testemunha as observações e instancias, em que o juiz consentir.

#### ART. XXVIII

1098. Sendo estrangeira a testemunha, será perguntada e responderá por interprete, que prestará juramento, se o não tiver prestado de officio.

#### ART. XXIX

1099. Finda a prova, o escrivão do feito é obrigado a substancial-a fiel e exactamente no processo, e dar ao juiz o processo verbal que escrever.

#### ART. XXX

1100. O juiz presidente do tribunal de commercio de primeira instancia tem obrigaçãõ, antes de exarar a sentença, de examinar o feito, de ver se a substancia da prova feita na causa se acha fiel e devidamente lançada nelle pelo escrivão respectivo. Não o estando, fará supprir a deficiencia por um termo de declaraçãõ especial, assignado por elle e jury. Cada um dos jurados tem direito a fazer o mesmo exame, e a exigir o mesmo termo, segundo julgar necessario, sendo a questãõ, pelo facto, de sua competencia nos termos da lei.

#### ART. XXXI

1101. Se a prova estiver fiel e devidamente substanciada, o juiz assim o declarará sempre no fim d'ella, e assignará com todos os jurados.

#### ART. XXXII

1102. Entre o termo da discussãõ das provas e a sentença final não poderá intrrometer-se dilaçãõ alguma, ou outra alguma questãõ alheia do processo a decidir, salvo o incidente do perjurio. A sentença será sempre proferida em continuação do fim das provas, ouvida ou não ouvida a allegaçãõ final, no mesmo acto ou no dia seguinte a não poder terminar-se no acto, havendo para isso sessão e assentada extraordinaria do tribunal, declarada publicamente pelo presidente nesse mesmo dia de prorrogação. No mesmo acto, em que a sentença é proferida e lida, se entende publicada.

#### ART. XXXIII

1103. O juiz presidente do tribunal de commercio de primeira instancia é sempre o relator do processo. Findo o debate, é obrigado a resumir para o jury, verbal e publicamente, o facto discutido, e a substancia das provas debatidas, e a formar nesse mesmo acto por escripto a these ou conclusões, sobre que os jurados devem precisamente votar e decidir, apontando-lhes a lei, que regula a questãõ. Entregues as conclusões ao jury, a sua decisaõ annunciada pelo mais velho em idade, ou por aquelle, que entre si elegerem relator, será a sentença, que o juiz presidente deve exarar de seu punho, e assignar com os vogaes.

#### ART. XXXIV

1104. Sendo quatro os juizes jurados, haverá vencimento por tres votos conformes; sendo seis, haverá vencimento por quatro conformes; e sendo oito, por cinco; e assim em diante. No caso de empate procede-se a ronda de dous e dous dos supra-numera-rios. Havendo divergencia total, que o presidente não possa conciliar, será de novo a causa proposta na presenca de todos os jurados e substitutos, e fará vencimento a pluralidade absoluta.

## ART. XXXV

1105. Não se accordando os juizes logo no mesmo acto sobre a absolvição ou condemnação pura do pedido, ou na determinação do facto, poderão retirar-se a conferenciar numa casa separada no mesmo tribunal suspensa no entanto a sessão publica: terminada a conferencia, a sentença será proferida, ou a sessão adiada para o seguinte dia, na fôrma legislada.

## ART. XXXVI

1106. Se no vencimento absoluto do jury ao juiz parecer que a sentença é injusta, como contraria á lei expressa, lavrará todavia a sentença na forma vencida, e appellará officialmente para o tribunal de commercio de segunda instancia, expondo em glosa, depois da sentença, as razões da sua appellação. O tribunal superior neste e em todos os casos de appellação julga do direito, havendo por provado o facto decidido pelo jury. Se o facto se achar impertinentemente, decidido, julga pelo merecimento da causa, procedendo ou não a ultteriores averiguações, segundo as circumstancias.

## ART. XXXVII

1107. Entregue a sentença á parte no caso do artigo precedente ella não terá execução alem da penhora: feita a qual, se sobrestará na execução até á decisão da appellação officialmente interposta.

## ART. XXXVIII

1108. A sentença commercial deve conter a exposição substancial do pedido, defesa e provas, os nomes dos litigantes, e a menção explicita do artigo do código, em que se funda a decisão, ou na falta d'elle a lei, estylo, uso ou jurisprudencia, que se tomou por fundamento do julgado.

## ART. XXXIX

1109. Quando a causa pendente ou intentada no tribunal for julgada por arbitros a requerimento e de escolha das partes, e por compromisso d'ellas, em que renunciaram a todo o recurso, o juiz do tribunal só tem a homologar o arbitramento, interpondo seu decreto judicial, sem entrar no merecimento do julgado.

## ART. XL

1110. Quando as partes litigantes não renunciarem no compromisso a todo e qualquer recurso, caberá appellação do arbitramento para o tribunal de commercio ordinario do districto, nos termos legislados no titulo IX, art. V d'este livro.

## ART. XLI

1111. O tribunal de commercio de primeira instancia, no julgado da appellação, de que falla o artigo precedente, appropriará a si a legislação, que regula neste caso o tribunal de commercio de segunda instancia.

## ART. XLII

1112. Quando porém o pleito for remettido a arbitros, ou officialmente pelo tribunal, ou porque a lei marca designadamente o arbitramento como especie de processo a seguir, nestes casos o tribunal poderá conhecer do merecimento do arbitramento, e confirmá-lo ou revogá-lo, como achar de direito, nos termos, em que se regula na secção XVII do titulo—*Das companhias e sociedades.*

## ART. LXIII

1113. Todo o tribunal de commercio de quatro jurados tem alçada definitiva em todas as causas, cuja continencia não exceder o valor de duzentos mil réis. Excedendo, cabe o recurso de appellação para o tribunal de commercio de segunda instancia. A alçada será até trezentos mil réis no tribunal de seis ou oito jurados; e de quatrocentos mil réis no tribunal de maior numero.

## ART. XLIV

1114. As causas de commercio desconhecem todo o recurso, que não for o de agravo no auto do processo, e o de appellação. Em todos os casos o recurso de appellação tem sómente o effeito devolutivo. A sentença extrahida neste caso só pôde suspender-se por deposito ou fiança.

## ART. XLV

1115. Da sentença final confirmatoria, proferida no tribunal de commercio de segunda instancia, só cabe o recurso ordinario de revista, se a continencia da causa exceder o valor de quatro contos de réis, e no caso unico de injustiça notoria. Em sentença revogatoria a alçada, nesse unico caso, é limitada a dois contos de réis.

## ART. XLVI

1116. Só tem logar em revista de causas commerciaes a declaração de injustiça notoria, provando-se do ventre dos autos manifesta violação das fôrmas substanciaes do processo desattendida ou praticada no juizo da ultima instancia;— ou sendo a sentença dada contra a determinação de lei expressa. Concedida a revista por todo o tribunal supremo de justiça no primeiro caso começará de novo o processo desde a nullidade, e seguirá os mesmos juizes e tramites, que antes seguira: no segundo caso uma sessão do supremo tribunal de justiça, composta de numero igual aos juizes a quo, aberta nova discussão, reduzirá o julgado á expressa determinação da lei.

## ART. XLVII

1117. A execução das sentenças definitivas dos tribunales de commercio pertence aos mesmos juizes civis, a que tocam as execuções das sentenças puramente civis, salvo se a liquidação envolver objecto ou materia commercial. Neste caso o juiz da execução é o juiz commercial.



## ART. XLVIII

1118. Na execução das sentenças, emanadas de tribunaes de commercio, não serão admittidos embargos alguns, que offendam ou tendam a alterar a sentença exequenda.

## ART. XLIX

1119. Deduzindo-se na execução embargos admissiveis nos termos do artigo precedente, o juiz exequente remetterá os embargos ao tribunal, que proferiu a sentença exequenda; mas só suspenderá a execução, depositando o executado o valor da condemnação, ou prestando fiadores, que se obriguem sob pena de prisão.

## ART. L

1120. Se o tribunal rejeitar os embargos, tem o arbitrio de impor na sentença de desembargo uma pena pecuniaria ao executado por indemnisação de perdas e danos, nascida da demora, e proporcional ao dolo, mas que nunca excederá a vinte e cinco por cento da somma exequenda.

## Das quebras, rehabilitação do fallido e moratorias

## TITULO XI

## DAS QUEBRAS

## Disposições geraes

## ART. I

1121. Diz-se negociante quebrado aquelle, que por vicio da fortuna ou seu, ou parte da fortuna e parte seu, se acha inhabil para satisfazer a seus pagamentos, e abandona o commercio.

## ART. II

1122. Para ser constituido e declarado em estado de quebra, com applicação da presente legislação, é absolutamente necessario que o devedor seja commerciante. O devedor não commerciante achar-se-ha em estado de insolvencia, mas não em estado de quebra ou fallencia segundo a lei.

## ART. III

1123. Todo o commerciante, que cessa pagamentos, acha-se em estado de quebra.

## ART. IV

1124. Todo o commerciante, que cessar pagamentos, será obrigado a fazer a declaração do seu estado dentro em tres dias, a contar da sessão de pagamentos. A declaração será feita na secretaria do tribunal de commercio de seu domicilio. No caso de quebra d'uma sociedade com firma, a declaração deve conter o nome e indicação do domicilio de cada um dos socios solidarios da firma.

Os simples parceiros ou partes só entram no balanço na qualidade de credores.

## ART. V

1125. A declaração da quebra deve conter: — 1.º o balanço geral de seu activo e passivo: — 2.º a exposição das causas do desastre com os documentos probatorios, que o supplicante achar a bem; — 3.º a assignatura do quebrado ou do seu bastante procurador. O secretario do tribunal, que receber a exposição, é obrigado a notar nella o dia e hora da sua apresentação, e a entregar logo ao escrivão que deve dar ao apresentante uma contra-fé identica.

## ART. VI

1126. A quebra pôde igualmente ser declarada a requerimento d'um ou mais dos legitimos credores commerciaes do fallido, mesmo no caso de o devedor ter morrido depois da cessação de pagamentos.

## ART. VII

1127. O filho, credor do pae, ou este do filho, commerciantes, e a mulher credora de seu marido commerciante não podem respectivamente fazer-se declarar por quebrados.

## ART. VIII

1128. Todo o procedimento sobre quebras deve necessariamente fundar-se em obrigações e dividas commerciaes, ainda que depois se accumulem dividas d'outra natureza e especie.

## ART. IX

1129. Para que a quebra tenha uma existencia publica, é necessaria uma sentença do tribunal do commercio, que a declare. O tribunal do commercio pôde declarar a quebra por notoriidade publica.

## ART. X

1130. O tribunal do commercio declarará sem demora a abertura da quebra; isto é, fixará o termo legal da sua existencia a contar da data — ou da declaração do fallido — ou da sua ausencia, — ou desde que se fecharam os seus armazens ou lojas — ou da instauração d'uma acção por pagamento, ou de execução e arrematação de seus bens por dividas commerciaes. Estes factos todavia não constituem de per si abertura de fallencia, salvo havendo effectivamente cessão de pagamentos.

## ART. XI

1131. A sentença, que fixar a abertura da quebra, não poderá retrotrahil-a a epocha, que exceda além de quarenta dias da sua data actual.

## ART. XII

1132. O fallido fica inhibido *pleno jure* da disposição e administração de seus bens desde o dia em que se proferir a sentença da abertura da quebra.

## ART. XIII

1133. Ninguém pôde adquirir hypotheca nos bens de quebrado nos vinte dias precedentes á abertura da fallencia.

## ART. XIV

1134. Todas as quantias pagas pelo quebrado dentro dos vinte dias precedentes á abertura da fallencia por dividas commerciaes não vencidas na epocha da abertura, reentrarão na massa.

## ART. XV

1135. Todos os actos translativos de propriedade movel ou de raiz, feitos pelo quebrado a titulo gratuito dentro dos quarenta dias precedentes á abertura da quebra, são nullos e sem effeito relativamente á massa dos credores.

## ART. XVI

1136. Todos os actos translativos de propriedade movel ou de raiz, a titulo oneroso, todas as obrigações, todos os pagamentos feitos em qualquer epocha podem ser annullados a requerimento dos credores, provando-se fraude de qualquer das partes.

## ART. XVII

1137. Todos os actos ou obrigações, contrahidas pelo devedor com fim commercial nos vinte dias precedentes á abertura da fallencia, presumem-se fraudulentos quanto ao fallido; e são nullos, provando-se que houve fraude da parte dos outros contractantes.

## ART. XVIII

1138. A quebra torna exigiveis, a respeito da fallido sómente, as dividas passivas não vencidas, sejam commerciaes ou civis: mas esta exigibilidade é subordinada a tudo o que é consequencia natural da quebra e seu processo.

## ART. XIX

1139. A exigibilidade, de que tracta o artigo precedente, não produz compensação com outro credito exigivel de per si: salvo quando a causa d'uma e outra divida derivar d'um mesmo contracto.

## ART. XX

1140. Os coobrigados com o fallido em divida commercial, não vencida ao tempo da quebra, serão sómente obrigados a dar fiança ao pagamento no vencimento, não preferindo o pagal-a immediatamente.

## ART. XXI

1141. A doutrina do artigo precedente procede sómente no caso dos coobrigados simultanea, e não successivamente. Sendo a obrigação successiva, como nos indossos, a fallencia do indossado posterior não pôde dar direito a accionar os indossados anteriores.

## ART. XXII

1142. No caso de divida affiançada, se é o devedor o que quebra, o fiador gozará de todo o termo estipulado no contracto até o

vencimento. Quebrando o fiador, o devedor é obrigado a dar novo fiador, ou a pagar a divida quando esse fiador não tivesse sido especialmente escolhido e pedido pelo credor.

## ART. XXIII

1143. Os direitos dos credores dos fallidos passam para seus herdeiros e successores.

## ART. XXIV

1144. Não existindo presumpção de fraude ou culpa na quebra, o fallido tem direito a pedir, a titulo de soccorro, uma somma a deduzir de seus bens, proposta pelos administradores, e fixada pelo tribunal, ouvido o juiz commissario, e tendo em consideração as necessidades e extensão da familia do fallido, a sua boa fé, e a maior ou menor perda, que fará soffrer aos credores no dividendo da massa.

## SECÇÃO I

## Da qualificação da quebra

## ART. XXV

1145. A quebra pôde ser casual, — culposa, — ou fraudulenta.

## ART. XXVI

1146. Diz-se quebra casual o estado de insolvencia d'um commerciante, proveniente de caso fortuito ou força maior.

## ART. XXVII

1147. Reputam-se fallidos com culpa os que se acharem em algum dos seguintes casos: — 1.º quando, havendo attenção a sua qualidade e familia, os gastos do quebrado se mostrarem excessivos e sem relação com o seu cabedal; — 2.º apresentando grandes perdas em jogos; — 3.º provindo as perdas de especulações de aposta, e agiotagem; — 4.º se estiver devendo preços de vendas a credito cujos objectos vendesse com perda ou por menor do preço corrente nos seis mezes previos á quebra; — 5.º achando-se que desde o seu ultimo balanço á quebra houve epocha, em que estivesse devendo por obrigações directas o dobro do seu cabedal liquido resultante d'esse balanço.

## ATR. XXVIII

1148. São egualmente reputados em quebra culposa, salvo sua defesa: — 1.º os que não tiverem a sua escripturação e correspondencia mercantil nos termos regulados pela lei; — 2.º os que se não apresentarem fallidos em tempo e na forma da lei; — 3.º os que se ausentarem ou occultarem, ou não comparecerem na apresentação e termos de residencia marcados pela lei.

## ART. XXIX

1149. É fraudulenta a quebra, em que se verificar alguma das

seguintes circumstancias:— 1.º se se descobrirem despezas ou perdas ficticias, ou não se justificar o emprego de todas as receitas;— 2.º se se occultar no balanço qualquer somma de dinheiro, divida, mercadoria, generos, ou quaesquer bens moveis;— 3.º se se achar que fizera vendas, negociações, ou doações fingidas;— 4.º que contrahira dividas ficticias, escripturas simuladas, ou se constituirá devedor sem causa, ou valor, quer por escriptura publica, quer particular;— 5.º se, sendo mandatario ou depositario, applicou em proveito proprio, em prejuizo do mandato ou deposito, os fundos ou valor dos objectos d'estes contractos;— 6.º se comprou bens de raiz ou effectos moveis em nome de terceira pessoa;— 7.º se occultar os livros commerciaes, ou não os tiver, ou os apresentar truncados.

## ART. XXX

1150. São cúmplices da quebra fraudulenta:— 1.º os que se mancomunarem com o fallido, fabricando creditos falsos, ou alterando os verdadeiros em quantias, ou datas, em prejuizo dos crédores da massa;— 2.º os que de qualquer modo derem auxilio ou conselho ao quebrado para defraudar os crédores;— 3.º os que occultarem aos administradores os bens, créditos ou effectos que tenham do fallido;— 4.º os que, depois de publicada a declaração da fallencia, admittirem cessões ou indossos particulares do fallido;— 5.º os crédores legitimos, que fizerem concertos com o quebrado em prejuizo da massa;— 6.º os corretores, que intervierem em qualquer operação mercantil do fallido depois de declarada a quebra.

## ART. XXXI

1151. Os fallidos culposos e os fraudulentos serão punidos conforme a direito pelos respectivos juizos criminaes. A sentença do tribunal do commercio, remetida por seu presidente *ex officio*, servirá de base e corpo de delicto á accusação pela justiça, e nella se seguirá o processo marcado na lei.

## ART. XXXII

1152. A sentença, que condemnar os cúmplices das quebras fraudulentas nas penas estabelecidas na lei, deve igualmente condemnal-os:— 1.º a reentregar á massa os créditos, bens, direitos e acções, fraudulentamente subtrahidos;— 2.º a pagar á massa por perdas e damnos o valor de somma egual á que pretenderam defraudar.

## ART. XXXIII

1153. O commerciante, que se levantar com fazenda alheia, será processado sem privilegio algum, e nos termos ordinarios, pelo juizo criminal competente. Na arrecadação porém e fiscalisação da fazenda, que restar, se guardará em favor e a beneficio dos crédores quanto se acha determinado pela presente lei.

## ART. XXXIV

1154. As insolvencias dos corretores sempre se presumem fraudulentas.

## SECÇÃO II

## Das medidas provisórias nas quebras

## ART. XXXV

1155. A sentença, que declarar a abertura da fallencia, deve ordenar que se ponham sellos em todos os bens, livros e documentos do quebrado, e nomeará um dos jurados ou substitutos membros do tribunal juiz commissario da quebra, e um ou mais curadores fiscaes provisorios da fallencia, segundo as exigencias.

## ART. XXXVI

1156. O presidente do tribunal do commercio remetterá, de officio e sem demora, uma copia authentica da sentença ao juiz de paz do domicilio do quebrado.

## ART. XXXVII

1157. A sentença declaratoria da abertura da quebra é executoria sem embargo de qualquer recurso do fallido ou dos crédores.

## ART. XXXVIII

1158. Os sellos devem ser postos nos armazens, escriptorios, caixas, carteiras, livros, registos, papeis, moveis e outros effectos do fallido. Em fallencias da sociedade com firma os sellos devem ser postos não só no estabelecimento social mas tambem no domicilio separado de cada um dos socios solidarios.

## ART. XXXIX

1159. O juiz de paz tem auctoridade para proceder a pôr sellos, havendo notoriedade publica de factos, que constituam estado de quebra. Em todo o caso, verificada a diligencia, remetterá ao tribunal de commercio o competente auto.

## ART. XL

1160. O curador fiscal provisorio deve ser com preferencia nomeado entre os crédores presumidos; e, na falta de crédores, que possam convenientemente preencher as suas funcções, entre quaesquer pessoas, que offereçam mór garantia na fidelidade da sua gestão, a arbitrio do tribunal.

## ART. XLI

1161. A sentença será affixada por certidão, a diligencias do curador fiscal, dentro dos tres dias da sua nomeação— 1.º na casa commum do domicilio do quebrado:— 2.º na porta externa do tribunal de commercio, e na praça, havendo-a no domicilio do fallido. O escrivão do tribunal portará por fé no processo e affixação.

A certidão da sentença será além d'isso incerta numa das gazetas do lugar, aonde o tribunal, ou, em falta d'ella, na mais proxima.

## ART. XLII

1162. Incumbe ao juiz commissario o vigiar sobre o curador fiscal provisório, e fazer ao tribunal um relatório de todas as constatações, que nascerem da quebra, e que sejam da competencia do tribunal.

## ART. XLIII

1163. O tribunal do commercio pôde revogar o curador fiscal provisório, que tiver nomeado, e nomear outro ou outros sem motivar a causa da revogação.

## ART. XLIV

1164. O curador fiscal provisório não pôde fazer função alguma sem haver antes prestado juramento nas mãos do juiz commissario de desempenhar bem e fielmente as obrigações do seu cargo.

## ART. XLV

1165. O commerciante, que for declarado em quebra, sem que d'elle proceda a declaração, poderá embargar o procedimento, e comprovar a sua improcedencia, provando não haver cessação de pagamentos. Os embargos não terão effeito suspensivo do acto de pôr os sellos, e mais medidas provisórias, e serão decididos infalivelmente dentro em vinte dias segundo o merecimento dos autos.

## ART. XLVI

1166. Revogada a sentença de declaração da quebra, tudo será posto no antigo estado. E o commerciante, contra quem teve logar o procedimento, poderá intentar a sua acção de indemnisação de perdas e danos, se no procedimento interveio dolo, falsidade, ou justiça manifesta, contra o auctor da injuria.

## ART. XLVII

1167. A correspondencia dirigida ao quebrado será levada ao juiz commissario, que a abrirá na presença do fallido ou de seu bastante procurador, entregando-lhe as cartas de assumpto particular não pertencente ao commercio. Havendo já administradores da fallencia, serão estes os recebedores da correspondencia, e com a formalidade legislatada.

## SECÇÃO III

## Das funções do curador fiscal provisório

## ART. XLVIII

1168. O curador fiscal provisório requererá ao juiz de paz que sejam immediatamente postos os sellos nos bens do fallido, caso ao tempo da sua nomeação e juramento esta diligencia não esteja feita.

## ART. XLIX

1169. Compete ao curador fiscal provisório o requerer a abertura e rompimento dos sellos, e proceder por si ou preposto seu no inventario dos bens do fallido. Para a avaliação pôde chamar os arbitradores expertos necessarios.

## ART. L

1170. O inventario será feito pelo curador fiscal provisório, á medida que se quebrarem os sellos e na presença do juiz de paz, convocado devidamente o quebrado, que deve declarar, debaixo de juramento, se possui ou não mais bens além dos sellados.

## ART. LI

1171. O curador fiscal provisório pôde requerer, mesmo antes do acabamento do inventario, que os livros do fallido lhe sejam entregues pelo juiz de paz, depois de os encerrar e referendar, e descrever summariamente num termo o estado em que os achar.

## ART. LII

1172. É egualmente da competencia do curador fiscal provisório, tendo o juiz de paz feito o respectivo termo, requerer-lhe a entrega de quaesquer escriptos commerciaes de vencimento curto ou susceptiveis de acceite, para serem cobrados: o mappa da entrega será enviado ao juiz commissario.

## ART. LIII

1173. Compete ao curador fiscal provisório receber as dívidas devidas ao quebrado; passar as competentes quitações, referendadas pelo juiz commissario da fallencia; e fazer todos os actos legaes em conservação dos direitos da massa e do fallido com os seus devedores.

## ART. LIV

1174. O curador fiscal provisório representará ao juiz commissario da quebra a necessidade de vender os generos e fazendas sujeitas a estrago ou perda immediata, e obtida a sua auctorisação fará proceder á venda. As demais fazendas, não sujeitas a estrago, só podem ser vendidas pelo curador fiscal, havendo sobre a exposição do juiz commissario permissão do tribunal do commercio.

## ART. LV

1175. As sommas, provenientes de vendas e cobranças, serão lançadas, abatidas as despezas e custas, numa caixa de duas chaves; uma das quaes será entregue ao curador fiscal provisório, e a outra a um dos credores, que o juiz commissario houver nomeado.

## ART. LVI

1176. Remetter-se-ha todos os quinze dias ao juiz commissario, ou mais a miudo, se elle o ordenar, a conta do estado da caixa

da fallencia; e a requerimento do curador fiscal, e segundo as circumstancias, poderá ordenar que, a bem da massa, todos ou partes dos fundos em cofre passem e entrem na caixa das *consignações* dos dividendos.

## ART. LVII

1177. A sahida dos fundos da caixa das *consignações* só pôde verificar-se em virtude de ordem do juiz commissario.

## ART. LVIII

1178. O quebrado, que antes da declaração da quebra tiver prompto o balanço, é obrigado a entregal-o ao curador fiscal provisório dentro das vinte e quatro horas da sua entrada em exercicio.

## ART. LIX

1179. O balanço deve conter a enumeração de todos os effeitos moveis e de raiz do devedor, — o mappa das dividas activas e passivas, — a conta de ganhos e perdas, — e a conta das despezas. O balanço deve ser certificado de verdadeiro, datado e assignado pelo devedor.

## ART. LX

1180. Se, ao tempo da entrada do curador fiscal em exercicio, o quebrado não tiver prompto o balanço, será obrigado a aproprial-o por si, ou por pessoa por elle autorisada, na presença do curador fiscal, ou da pessoa, que este a esse fim propozer.

Os livros e papeis do quebrado lhe serão communicados a esse fim, mas sem se removerem do escriptorio, onde o balanço se fizer.

## ART. LXI

1181. Em todos os casos, em que o balanço não tiver sido formado pelo fallido, ou seu autorisado, o curador fiscal procederá por si, ou preposto seu, á formação do balanço á vista dos livros e papeis do quebrado e informações que possa obter da mulher, filhos, caixeiros, ou outros empregados do fallido.

## ART. LXII

1182. Desde a entrada do curador fiscal provisório em exercicio, toda a acção civil, intentada antes da fallencia, ou a intentar depois contra a pessoa e bens do quebrado, só poderá ser continuada, ou intentada contra o curador fiscal provisório. O curador fiscal porém não poderá intentar, nem seguir acção alguma em nome da massa, nem defender acção contra a massa, salvo com autorisação do juiz commissario.

## ART. LXIII

1183. O curador fiscal da quebra tem direito a uma retribuição diaria, estabelecida pelo tribunal do commercio, havendo consideração á entidade do valor da massa; e a uma commissão de meio por cento das sommas, que arrecadar; e bem assim ao pagamento das despezas, que fizer em desempenho de seu cargo.

## SECÇÃO IV

## Do ajuntamento dos credores

## ART. LXIV

1184. Cumpridas as formalidades acima prescriptas, o juiz commissario ordenará immediatamente a convocação dos credores do quebrado, conhecidos e não conhecidos, para deliberar sobre a verificação dos creditos, e concordata, que o fallido apresentar; ou para formar um contracto de união.

O juiz commissario fixará, segundo as circumstancias e num prazo conveniente, o dia, hora o local do ajuntamento.

## ART. LXV

1185. O curador fiscal provisório fará a convocação dentro de cinco dias, a datar da ordem do juiz commissario, por carta aos credores conhecidos, e por editaes na praça e annuncio no periodico mais visinho aos credores não conhecidos, ou de domicilio incognito.

## ART. LXVI

1186. Desejando o quebrado propôr uma concordata, depositará na secretaria do tribunal do commercio o projecto d'ella antes da expiração da ametade do termo fixado em virtude do art. LXIV, appensando-lhe o balanço e a lista de todos os credores.

## ART. LXVII

1187. A assembléa dos credores será presidida pelo juiz commissario, presente o curador fiscal provisório: o fallido pôde igualmente assistir, quer pessoalmente, quer por seu bastante procurador.

## ART. LXVIII

1188. O juiz commissario fará ler á assembléa a lista dos credores, de ante-mão feita pelo curador fiscal, e nella serão lançados durante a sessão os credores antes incognitos, que se apresentarem. Esta lista deve conter os nomes e domicilios dos credores, e o montante e natureza das dividas; e será fechada e assignada pelo juiz commissario, fazendo-se d'isso menção no auto da sessão.

## ART. LXIX

1189. Não havendo contestação sobre a admissão dos creditos contidos na lista, serão havidos por verificados, e o juiz commissario convidará a assembléa a deliberar sobre a concordata, apresentada pelo quebrado.

## ART. LXX

1190. Se na assembléa dos credores, formada nos termos prescriptos, se contesta um ou mais creditos, e o juiz commissario

não puder conciliar as partes, d'isso se fará menção no auto da quebra, e o juiz commissario sem mais citação remetterá as partes a uma audiencia do tribunal, cujo dia marcará, e adiará a assemblea para dia, que ulteriormente terá de indicar.

Mencionar-se-ha no auto o domicilio, que as partes são obrigadas a escolher no logar, onde existe o tribunal, salvo sendo nelle domiciliadas.

#### ART. LXXI

1491. O curador fiscal provisório é obrigado a intervir em todas as contestações em conservação dos direitos da massa. O tribunal decidirá todas as contestações numa só e mesma sentença, sempre que for possível.

#### ART. LXXII

1492. Passada esta sentença em causa julgada, o juiz commissario ordenará, no prazo que fixar, nova convocação de credores para deliberar sobre a concordata, ou formar um contracto de união.

O curador fiscal provisório fará a convocação nos termos das disposições do art. LXV.

#### ART. LXXIII

1493. O juiz commissario fará ler nesta assemblea pelo escrivão a lista dos credores, formada nos termos do art. LXVIII, e regularizada por elle em conformidade da sentença proferida sobre as contestações suscitadas.

Apresentando-se ainda credores, antes não sabidos, e não sendo os seus creditos contestados, entrarão egualmente na lista e concorrerão com os demais na formação da concordata, ou contracto de união, sem lhes ser todavia dado o controverter de novo a verificação dos creditos da anteriormente feita. Sendo contestados os creditos dos que de novo compareceram, estes não terão direito a deliberar; mas gosarão, depois de haverem conseguido em juizo a admissão de seus creditos, dos effeitos da concordata, ou dos dividendos feitos, ou que se fizerem em consequencia do contracto de união.

#### ART. LXXIV

1494. A concordata só pôde estabelecer-se e tornar-se effectiva pelo concurso de dois terços de todos os credores, e que além d'isso representem os tres quartos dos creditos não privilegiados nem hypothecarios, ou pelo concurso dos tres quartos de todos os credores, e representando os dois terços dos creditos.

#### ART. LXXV

1495. Os credores privilegiados ou hypothecarios não têm voto na deliberação sobre a concordata, salvo renunciado ao seu direito de preferencia.

#### ART. LXXVI

1496. Consentida e ajustada a concordata, será assignada na duração da mesma sessão: pena de nullidade. Se os tres quartos dos credores presentes no ajuntamento, mas que não representam os dois terços dos creditos, consentirem na concordata, a deliberação será adiada, quando muito, por oito dias sem nova convocação especial.

#### ART. LXXVII

1497. Os credores opposentes á concordata são obrigados a apresentar, com citação do curador fiscal e fallido, os seus embargos dentro de oito dias sem possibilidade de prorogação de dilação, nem admissão de mais provas do que as produzidas nesse termo fatal. Os embargos podem, entre outras, ter por materia a prova de que o activo da fallencia excede consideravelmente as sommas, que a concordata concede aos credores.

#### ART. LXXVIII

1498. A concordata será submettida á homologação do tribunal dentro em oito dias da sentença sobre embargos se os houve, ou dentro de oito dias a contar do ultimo dia util para apresentar os embargos.

#### ART. LXXIX

1499. A homologação torna obrigatoria a concordata para com todos os credores não privilegiados, ou não hypothecarios.

#### ART. LXXX

1200. O tribunal da quebra pôde, mesmo officialmente, recusar o homologação da concordata por máo comportamento ou fraude do fallido; e neste caso o quebrado será entregue aos tribunaes criminaes, com remessa das provas, para ser feita accusação pela justiça.

#### ART. LXXXI

1201. Intimada a homologação ao curador fiscal, este dará contas ao fallido na presença do juiz commissario.

As contestações que a esta respeito se suscitarem, serão enviadas para o juizo do tribunal. O fiscal entregará depois ao fallido a universalidade de seus bens, livros, papeis e effeitos, de que o quebrado lhe dará a competente descarga. Cessam então as funcções do curador fiscal; e de tudo o juiz commissario fará lavrar termo.

#### ART. LXXXII

1202. Não havendo concordata, os credores presentes á assemblea formarão á pluralidade individual de votos um contracto de união; e nomearão um ou mais administradores encarregados de liquidar a massa nos termos da secção seguinte, e a quem o curador fiscal dará conta da sua gestão na presença do juiz commissario.

## ART. LXXXIII

1203. Os creditos, que só forem apresentados depois da formação da concordata ou contracto de união, só tomarão parte nos dividendos posteriores á instauração da sua acção judicial, sem que possam fazer revogar as repartições anteriores. Poderão todavia em todo o tempo seguir, contra o fallido, sómente a execução da concordata.

## ART. LXXXIV

1204. Não será admittida na assembléa pessoa alguma em representação alheia, que se não ache auctorizada com procuração bastante, que no acto será obrigada a apresentar ao juiz commissario.

Ninguem poderá ser procurador de dois credores, nem a procuração poderá ser feita a credor do fallido.

## SECÇÃO V

**Das funcções dos administradores da quebra**

## ART. LXXXV

1205. Os administradores da quebra são os representantes da massa dos credores.

## ART. LXXXVI

1206. A nomeação de administrador só pôde recahir na pessoa de alguns credores.

## ART. LXXXVII

1207. Os administradores da quebra, sem necessidade de outro algum título mais do que o contracto de união, procederão á venda dos bens de raiz, e das mercadorias e bens moveis do quebrado, e liquidarão de suas dividas activas e passivas: tudo debaixo da fiscalisação do juiz commissario, e sem necessidade de audiencia do fallido.

## ART. LXXXVIII

1208. A venda dos bens moveis e de raiz do quebrado será feita com as solemnidades estabelecidas na lei ácerca da venda dos bens dos menores.

## ART. LXXXIX

1209. Em todas as vendas de effeitos commerciaes da massa intervirá corretor, onde o houver.

## ART. XC

1210. Os administradores não poderão comprar para si, nem para outrem, bens, fazendas, ou effeitos alguns da massa: pena de confisco da cousa e preço da massa.

## ART. XCI

1211. O administrador, que abusar das funcções do seu cargo,

pôde ser removido pelo tribunal, ou por informações do juiz commissario, ou a requerimento comprovado de qualquer crédor. Se a pluralidade dos crédores accordar no removimento do administrador sem dar motivos, o tribunal fará effectiva a sua resolução.

## ART. XCII

1212. Todo o administrador, que intentar acção contra a massa, fica por esse mesmo feito removido da administração, e inhabil para a sua continuação.

## ART. XCIII

1213. Os administradores da fallencia têm direito a uma commissão de meio por cento das cobranças de creditos e direitos da quebra, de dois por cento das vendas das mercadorias, e de um por cento das vendas e adjudicações de quesequer outros bens não commerciaes.

## ART. XCIV

1214. O curador fiscal da fallencia, com auctorisação do juiz commissario, deve entregar ao quebrado e familia os vestidos, roupas, e moveis necessarios a seu uso pessoal, sobre uma lista assignada pelo fallido. E no caso de o não ter feito, os administradores têm este mesmo dever, debaixo das mesmas formalidades.

## ART. XCV

1215. O juiz commissario formará um relatorio, e dará conta ao tribunal de commercio das circumstancias occorrentes, todas as vezes que houver reunião de crédores. Achando-se o tribunal sufficientemente informado, qualificará a quebra; e classificando-a de culposa ou fraudulenta, lançará sentença motivada, cuja certidão será remetida officialmente ao juiz criminal competente para nelle seguir accusação conforme a direito.

## ART. XCVI

1216. Não havendo penhora em bens de raiz em execução de sentença antes da nomeação dos administradores, só elles serão admittidos a pôr os bens em praça, o que farão dentro em oito dias, requerendo-o os crédores hypothecarios.

## SECÇÃO VI

**Das diversas especes de creditos, e seus respectivos direitos em caso de quebra**

## ART. XCVII

1217. Os administradores apresentarão ao juiz commissario o mappa dos creditos, que pretendem ser privilegiados, e não havendo contestação, o juiz commissario auctorisará o pagamento d'esses creditos pelo primeiro dinheiro entrado. Havendo crédores,

que contestem o privilegio, o tribunal decidirá: as custas serão pagas pelo vencido, e não pela massa.

## ART. XXVIII

1218. Os crédores pertencem a uma das seguintes diversas classes:—1.º crédores em razão de dominio em bens em poder do fallido:—2.º crédores por direito de separação:—3.º crédores que preferem a todos, mas cedem aos crédores do dominio:—4.º crédores com hypotheca tacita ou expressa:—5.º crédores de privilegio pessoal com preferencia aos chirographarios:—6.º crédores simples chirographarios. — Estes crédores preferem-se nesta mesma ordem deduzida.

## ART. XCIX

1219. Pertencem á classe dos crédores de dominio:—1.º os crédores dos bens que o fallido tiver por deposito, penhor, administração, arrendamento, aluguel, commodato ou usufructo:—2.º os de mercadorias em commissão de compra, venda, transitio, ou entrega:—3.º os de letra de cambio, ou outros titulos commerciaes indossados sem translação de dominio:—4.º os de remessas feitas ao fallido com fins determinados:—5.º as quantias devidas ao fallido para conta alheia:—6.º tudo o que dá direito á reivindicção nos termos legislados neste código, e nasce de credito de dominio:—7.º o filho-familias pelos bens castrenses e adventicios, que existam na massa fallida:—8.º o dono da cousa furtada, ahí existente em especie:—9.º o vendedor antes da entrega da cousa vendida.

## ART. C

1220. O deposito irregular de genero e não da especie designada ou que vencer juros, não entra na classe de credito de dominio. O deposito irregular cede á hypotheca, ás despesas funerarias, aos crédores por causa de dote e aos de adiantamentos para constituição.

## ART. CI

1221. As sommas entregues a banqueiros para serem tiradas á vontade, vençam ou não juros, são deposito irregular.

## ART. CII

1222. As mercadorias, effectos e qualquer outra especie de bens, que existirem na massa da quebra sem transferencia da sua propriedade para o fallido por titulo legal e irrevogavel, são consideradas de dominio alheio, e conseguintemente fóra do concurso creditorio; e serão entregues a seus legitimos donos, satisfeitas as despesas, por que estejam responsaveis.

## ART. CIII

1223. É crédor de dominio o vendedor da cousa em ser na mão do fallido, quando a venda não foi feita a credito, nos termos legislados no titulo—*Da reivindicção*. Este privilegio estende-se e fica

subrogado no preço d'essa cousa, ainda que precedesse tradição, e o comprador tivesse a posse.

## ART. CIV

1224. O vendedor, que estipular do comprador que antes do pagamento effectivo do preço intairo a cousa vendida lhe ficará hypothecada, e terá preferencia mesmo a qualquer hypotheca, qua o comprador sobre ella contrahir, tem privilegio como crédor de dominio.

## ART. CV

1225. Se as mercadorias vendidas já não existissem, mas sim outras compradas com o producto d'ellas, o privilegio não se entende subrogado nestas.

## ART. CVI

1226. Comprando-se uma cousa com dinheiro de outro, est'outro não tem prelação sobre a cousa comprada.

## ART. CVII

1227. Os crédores pignoraticios do quebrado, validamente apozados dos penhores, podem fazel-os vender, e embolsar-se pelo preço a venda será publica, e feita com audiencia dos administradores: pena de nullidade.

## ART. CVIII

1228. Os administradores da fallencia, auctorizados pelo juiz assignario, podem retirar os penhores da mão do crédor em benefício da quebra, pagando a divida.

## ART. CIX

1229. Vendido o penhor não retirado, e produzindo mais do que a importancia da divida, o excesso entrará na massa: produzindo menos, o crédor entrará no concurso creditorio pelo resto.

## ART. CX

1230. Pertencem á classe de crédores por direito de separação:—1.º os bens dotaes, especificamente designados na carta de dotação legalmente registrada:—2.º os bens paraphernaes da mulher, existindo em especie, ou sendo a subrogação liquida, legitima, e devidamente registrada no registro geral do commercio:—3.º os crededores com o fallido a respeito da herança indevisa, existente na massa.

## ART. CXI

1231. No caso de quebra do marido, a mulher, rehavérá os bens de raiz, que lhe pertencerem, e que não entrarem em communhão. Rehavérá igualmente em especie todos os bens moveis, que provar por instrumento authenticico haverem-lhe pertencido, e ter sido por clausula expressa excluidos da communhão. Tendo creditos hypothecarios a cargo do marido, exercerá o seu direito de hypotheca sobre os bens obrigados. Quanto aos creditos per-



soas, e sommas não utilmente graduadas no preço dos bens de raiz hypothecados, concorrerá com os crédores chirographarios sobre o direito da massa.

## ART. CXII

1232. As sommas dadas ou legadas á mulher por testamento ou doação por clausula expressa de que seriam excluidas da communhão, tendo sido empregadas em bens de raiz, títulos, apolices, ou outros objectos certos, e constando do contracto da sua aquisição a declaração do emprego expressamente estipulado, e provando-se a origem de taes sommas por inventario ou por outro documento authenticico, a mulher rehavirá para si esses bens, títulos ou objectos certos, em que se verificou o emprego.

## ART. CXIII

1233. A mulher, rehavendo os bens designados nos dois artigos precedentes, responde pelos encargos de dividas e hypothecas a que esses bens estejam validamente obrigados.

## ART. CXIV

1234. A mulher do fallido entrará na classe dos crédores hypothecarios pelos bens dotaes, consumidos ou alheados ao tempo da quebra, e arrhas promettidas na escriptura, não excedendo a taxa legal.

## ART. CXV

1235. Concorrendo dois dotes de diverso tempo, o privilegio será regulado pelo tempo.

## ART. CXVI

1236. A mulher não poderá exercer acção alguma na fallencia, derivada de vantagens estipuladas no contracto de casamento; e reciprocamente os crédores não poderão em caso algum valer-se das vantagens, feitas pela mulher ao marido no contracto de casamento.

## ART. CXVII

1237. No caso que a mulher tenha adquirido bens, ou pago dividas pelo marido, presume-se que o fez com dinheiro do marido ou da communhão; e não poderá portanto exercer por este principio acção alguma na quebra, salvo provando por instrumento authenticico que as sommas lhe pertenciam e eram excluidas da communhão.

## ART. CXVIII

1238. Para graduar legitimamente os crédores, que cedem ao dominio, mas preferem sobre os demais, cumpre ter em vista o seguinte. Os crédores em geral são chirographarios ou hypothecarios: os chirographarios podem ser privilegiados, ou simples chirographarios. Os simples chirographarios entre si concorrem no mesmo gráo sem embargo de datas: em concurso com chirogra-

pharios privilegiados preferem estes: entre chirographarios privilegiados pelo mesmo titulo, posto que de data diversa, não ha preferencia.

## ART. CXIX

1239. São privilegiados no sentido do artigo precedente:—1.º as despesas necessarias para a conservação dos bens do commum devedor, feitas quer na venda d'elles, quer em juizo, ou de qualquer outro modo em beneficio da massa;—2.º os salarios e soldadas de domesticos até ao dia da installação do concurso;—3.º as despesas funerarias sem luxo, e segundo a'qualidade social do fallecido, e as da ultima doença de que falleceu;—4.º os tributos e direitos em debito;—5.º a renda da casa e armazens;—6.º as beneficencias nos termos de direito commum.

## ART. CXX

1240. As custas judiciais, e as despesas da administração da fallencia approvadas pelo juiz commissario, e ratificadas pelo tribunal de commercio, sahirão precipuas da massa.

## ART. CXXI

1241. São privilegiados no sentido de credores hypothecarios:—1.º os pupillos e menores nos bens dos tutores e curadores pela administração tida;—2.º a mulher nos bens do marido por causa de dote;—3.º os legatarios nos bens do defuncto em razão do legado;—4.º o credor que fez salva a causa da hypotheca;—5.º todos os demais, a que a lei commum concede o mesmo privilegio.

## ART. CXXII

1242. A lei constitue a hypotheca tacita:—1.º nas causas fixas no predio urbano com destino de uso perpetuo na obrigação do pagamento da renda;—2.º nos fructos do predio rustico em pagamento do preço do arrendamento;—3.º nos alimentos nos termos do direito commum;—4.º nos bens do tutor a favor do pupillo pelo principal e accessorios;—5.º pelo pagamento de tributos e direitos;—6.º no predio pelo fôro e laudemio a favor do senhorio;—7.º na cousa vendida não entregue ao comprador.

## ART. CXXIII

1243. A hypotheca tacita não pôde estender-se a casos não expressos em lei.

## ART. CXXIV

1244. O privilegio do credor hypothecario respeita ao producto da venda dos bens gravados com a hypotheca.

## ART. CXXV

1245. O credor hypothecario em privilegio concorre com os demais credores da mesma natureza só com privilegio do tempo, ainda que uma hypotheca seja geral, outra especial.

## ART. CXXVI

1246. Concorrendo dois crédores hypothecarios com instrumentos estipulados no mesmo dia, devem ser collocados no mesmo gráo; salvo:—1.º se um d'elles tem algum privilegio;—2.º se num dos instrumentos ha menção de hora, porque esse se repnta primeiro;—3.º se um dos crédores une á hypotheca a posse.

## ART. CXXVII

1247. Fazendo-se uma ou mais repartições de dinheiro antes da distribuição do preço dos bens de raiz hypothecados, os crédores hypothecarios, concorrerão com os chirographarios nestas repartições na proporção de seus creditos totaes.

Se os crédores hypothecarios têm sido graduados pela totalidade de seus créditos, as sommas recebidas nestas repartições, serão deduzidas do que lhes tocar depois pelo producto da venda dos bens de raiz obrigados a seus respectivos créditos; e outra vez entradas na massa geral.

## ART. CXXVIII

1248. Os crédores hypothecarios, não satisfeitos integralmente pelo preço dos bens de raiz obrigados, concorrerão na proporção do que se lhes restar em divida com os crédores chirographarios.

## ART. CXXIX

1249. Os crédores hypothecarios, não graduados em ordem util, serão considerados como pura e simplesmente chirographarios. Os dinheiros, que recebessem nos dividendos anteriores além do que lhes pertence na massa geral, lhes serão retidos no montante da sua graduação hypothecaria; e reentrados nessa massa.

## ART. CXXX

1250. Se o fallido não é pessoalmente obrigado ao pagamento, mas só como detentor da propriedade de raiz obrigada, o crédor hypothecario não poderá concorrer com os crédores chirographarios sobre o dinheiro da massa.

## ART. CXXXI

1251. As dividas relativas a navios serão graduadas nos termos estabelecidos neste codigo.

## ART. CXXXII

1252. Os crédores garantidos por fiança serão comprehendidos por seus créditos na massa, deduzidas as sommas recebidas do fiador: o fiador será comprehendido na mesma massa por tudo o que tiver pago em descargo do fallido.

## ART. CXXXIII

1253. O crédor, portador de obrigações solidarias entre o quebrado e outros co-obrigados, que se acham em estado de quebra, participará das distribuições em todas as massas até seu perfeito e inteiro pagamento.

## ART. CXXXIV

1254. Todos os demais crédores, não exceptuados neste titulo, entrarão em rateio proporcional á grandeza de suas dividas, se a massa as não cobre, como se dirá na secção seguinte.

## SECÇÃO VII

## Da repartição entre os crédores

## ART. CXXXV

1255. O montante do activo do quebrado, abatidos os gastos e despezas da administração da fallencia, do soccorro accordado ao fallido, e das quantias pagas aos privilegiados na fórma legislada, será repartido entre todos os crédores *pro rata* de seus créditos verificados.

## ART. CXXXVI

1256. Os administradores da fallencia remetterão a esse fim todos os mezes ao juiz commissario uma conta da situação da quebra, e dinheiro existente em caixa. O juiz commissario ordenará, sendo possivel, um dividendo entre os crédores, fixando a quota, e determinando o tempo em que a partilha terá logar.

## ART. CXXXVII

1257. As decisões do juiz commissario serão communicadas aos crédores pelos administradores.

## ART. CXXXVIII

1258. Os administradores averbarão nos titulos constitutivos dos créditos os pagamentos que fizerem: e o crédor assignará recibo e quitação na conta da repartição.

## ART. CXXXIX

1259. Terminada a liquidação, os administradores diligenciarão a convocação da união dos crédores debaixo da presidencia do juiz commissario, e nella darão a sua conta, e o residuo será o ultimo dividendo.

## ART. CXL

1260. Os bens, sobrevivendo ao fallido antes da sua reabilitação, serão devolvidos á união dos crédores; e a sua liquidação se fará a requerimento do crédor mais diligente em conformidade com as disposições do presente titulo.

## ART. CXLI

1261. A união tem direito, auctorizada pelo tribunal, e citado o fallido, a transigir e a alhear os direitos e acções da massa de difficil realisação e cobrança. Os administradores neste caso farão todos os actos a esse fim necessarios.

## ART. CXLII

1262. Os crédores, não satisfeitos integralmente de seus créditos pela liquidação e repartição dos da massa, conservam contra o fallido acção pelo residuo, e contra os bens, que de futuro possa adquirir.

## TITULO XII

## DA REHABILITAÇÃO DO FALLIDO

## ART. I

1263. A rehabilitação do fallido só pôde ser accordada pelo supremo tribunal de commercio, ouvido o tribunal de commercio que conheceu da quebra, e nos casos expressos nesta lei.

## ART. II

1264. O commerciante alevantado com fazenda alheia ou cuja quebra foi qualificada de fraudulenta, não pôde mais ser rehabilitado commerciante.

## ART. III

1265. O commerciante, cuja quebra proveio puramente de força maior ou caso fortuito, poderá obter a sua rehabilitação, justificando o inteiro cumprimento e satisfação da sua concordata, ou não a tendo havido, a extincção completa da sua massa em satisfação dos crédores.

## ART. IV

1266. O commerciante, cuja quebra foi qualificada de culposa, só pôde conseguir a sua rehabilitação, provando o inteiro pagamento de todas as dividas liquidadas no processo da quebra, e a satisfação da pena correccional, que lhe fôra imposta.

## ART. V

1267. Se na quebra culposa tiver logar concordata, o rehabilitando é obrigado, ainda nesse caso, a provar a inteira solução e satisfação da totalidade de suas dividas passivas liquidadas, posto que amortisadas por pagamentos posteriores ao acabamento do processo da quebra.

## ART. VI

1268. O rehabilitando é obrigado a munir com documentos originaes a prova, em que deve apoiar o seu requerimento. Ao supremo tribunal de commercio, e ao tribunal de commercio informante é licito procurar todas as mais informações que achar a bem, para se certificar da verdade da supplica e justiça do deferimento.

## ART. VII

1269. Da concessão ou denegação da rehabilitação pelo supremo tribunal de commercio não cabe recurso algum.

## ART. VIII

1270. Rehabilitado o fallido pela sentença do supremo tribunal de commercio, cessam todas as interdições legais, produzidas pela declaração da quebra.

## TITULO XIII

## DAS MORATORIAS

## ART. I

1271. As moratorias só podem ser accordadas pelo supremo tribunal de commercio, e nos casos expressos neste titulo.

## ART. II

1272. O commerciante, que provar que por casos extraordinarios, imprevistos, ou de força maior foi levado ao extremo de não poder na actualidade satisfazer as obrigações contrahidas, e verificar por um balanço exacto, e devidamente documentado, que pôde pagar com espera integralmente a todos os seus crédores, está nos termos de obter moratoria.

## ART. III

1273. O supremo tribunal de commercio, apresentado o requerimento do supplicante munido do balanço e provas, e da offerta de sujeitar-se á inspecção e fiscalisação d'um ou mais de seus crédores, que a esse fim se nomearem, fará ouvir immediatamente o tribunal de commercio do districto do supplicante sobre todas as partes da sua pretensão.

## ART. IV

1274. Julgando o tribunal de commercio que o supplicante se acha nos termos do art. II d'este titulo, expedirá immediatamente uma ordem sustatoria de todos os procedimentos executivos, que se achem pendentes, ou de futuro se intentem contra o supplicante, até que o supremo tribunal de commercio determine definitivamente, e nomeará provisoriamente um ou mais dos crédores do requerente para inspecção a sua gestão.

## ART. V

1275. Quer o tribunal de commercio conceda, quer não conceda a ordem sustatoria, mandará que o supplicante convoque todos os seus crédores para se reunirem no dia, hora e local que o juiz commissario que ha de presidir-lhe fixará. Este dia não poderá ser por motivo algum prorogado. A convocação é feita por annuncios nos periodicos, que o juiz commissario designar.

## ART. VI

1276. Reunidos e ouvidos verbalmente os crédores no dia e

assembléa marcada, o juiz commissario informará immediatamente depois o tribunal do commercio; e este com o seu voto remetterá o auto da reunião, e a informação ao supremo tribunal de commercio, que deferirá ao requerimento conforme a justiça.

#### ART. VII

1277. Nenhuma moratoria definitiva pôde ser accordada por mór espaço, do que o de um anno do dia da apresentação da petição no supremo tribunal de commercio. Este termo só poderá ser uma vez prorogado, ouvidos novamente o tribunal de commercio e crédores na fórmula legislada.

#### ART. VIII

1278. A resolução do tribunal supremo, concedendo a moratoria, será officialmente remetida ao tribunal de commercio da jurisdicção do supplicante, que procederá immediatamente á nomeação d'um ou mais crédores fiscaes, e a fazer publicar por editaes na praça, e por annuncios num periodico, a resolução e nomes dos fiscaes.

#### ART. IX

1279. Na moratoria, concedida a uma sociedade com firma, a resolução deverá conter os nomes de todos os socios, que se comprehendem na firma: e os mesmos nomes por tanto devem apparecer nos editaes e annuncios.

#### ART. X

1280. O devedor que obtiver moratoria não poderá alhear, nem gravar de maneira alguma seus bens moveis ou de raiz, nem receber nem pagar dinheiros, nem fazer outros alguns actos de administração sem assistencia ou auctorisação dos crédores fiscaes: pena de nullidade nas convenções, e de castigo do culpado conforme a lei.

#### ART. XI

1281. O effeito da moratoria é suspender toda e qualquer execução, e sustar a obrigação do pagamento das dividas puramente pessoasas do impetrante induciado. Mas a moratoria não suspende o curso ordinario dos litigios intentados, ou a intentar de novo, salvo a sua execução.

#### ART. XII

1282. A moratoria não tem effeito suspensivo das execuções provenientes: — 1.º de hypothecas, penhores, ou outros direitos reaes: — 2.º de alugueis e arrendamentos de casas, de terras, ou de outros edificios: — 3.º de alimentos: — 4.º de salarios domesticos e outros empregados no commercio: — 5.º de creditos precedidos de fornecimentos feitos ao impetrante para subsistencia sua e da familia durante os seis mezes anteriores á moratoria.

#### ART. XIII

1283. A moratoria é pessoal ao impetrante: ella não aproveita a seus co-devedores ou fiadores.

#### ART. XIV

1284. Tornando-se o impetrante culposo de má fé, ou obrando por qualquer modo em prejuizo dos crédores, a moratoria será revogada pelo supremo tribunal de commercio a requerimento d'estes, ouvido o impetrante, e os inspectores fiscaes.

#### ART. XV

1285. Representando os crédores fiscaes que durante a moratoria o estado dos negocios do impetrante se acha de tal sorte deteriorado, mesmo sem culpa d'elle, que o activo não bastará a solver as dividas passivas por inteiro, o supremo tribunal de commercio revogará a moratoria concedida.

#### ART. XVI

1286. Remetida a revogação da moratoria, e a representação, sobre que recahiou, ao tribunal do commercio do districto do impetrante, o tribunal procederá immediatamente a declarar a fallencia seguindo os actos determinados na lei.

FIM DA PRIMEIRA PARTE.

# PARTE SEGUNDA

---

## LIVRO UNICO

### DO COMMERCIO MARITIMO

---

#### TITULO I

##### DAS EMBARCAÇÕES

###### ART. I

1287. As embarcações são reputadas bens moveis para todos os effeitos juridicos, em que não haja modificação ou restricção neste codigo.

###### ART. II

1288. Toda a pessoa, que tem capacidade legal para adquirir, pôde adquirir a propriedade de embarcações.

###### ART. III

1289. Nenhum estrangeiro não naturalizado, residente em Portugal, pôde adquirir embarcação portugueza em todo ou em parte. Acontecendo-lhe por herança ou por outro titulo gratuito, será obrigado a alheal-a dentro em trinta dias do evento: pena de ser adjudicada ao denunciante.

###### ART. IV

1290. As embarcações adquirem-se pelos mesmos titulos, por que em geral se adquire o dominio das cousas em commercio. Mas a propriedade de embarcação de seis toneladas e mais só pôde transmittir-se em todo ou em parte por documento escripto.

###### ART. V

1291. A propriedade de embarcações de subditos portuguezes, vendidas em pais estrangeiro a estrangeiros, transmittre-se segundo as leis e usos do lugar da venda.

## ART. VI

1292. A posse d'uma embarcação sem titulo de aquisição não attribue ao possuidor a propriedade.

## ART. VII

1293. É livre aos constructores o obrar de modo que melhor convenha a seus interesses na construção das embarcações: porém nenhuma poderá apparellhar-se sem se verificar por vistoria, feita por peritos nomeados e com assistencia da autoridade competente, que a embarcação se acha navegavel. O auto original d'esta vistoria será depositado na secretaria do tribunal do commercio do districto.

## ART. VIII

1294. Os portuguezes podem adquirir embarcações de construção estrangeira, e navegal-as com os mesmos direitos e franquias, como se sempre fossem nacionaes. Mas se no contracto houver reserva fraudulenta a favor de estrangeiro, descoberta a fraude, a embarcação será arrematada, e o seu valor applicado ao hospital da marinha.

## ART. IX

1295. Se um armador portuguez alhear a sua embarcação para adquiridor estrangeiro não naturalisado, a embarcação alheada deixa de ser portugueza.

## ART. X

1296. Na venda das embarcações são comprehendidos, posto que se não expressem, todos os seus apprestos e aparelhos a esse tempo do dominio do vendedor, salvo convenção em contrario.

## ART. XI

1297. Alheando-se uma embarcação em viagem, pertencem ao comprador integralmente os fretes a vencer na viagem, desde que recebeu a sua ultima carregação.

Os fretes pertencerão ao vendedor, se ao tempo da alheação tiver chegado ao porto do destino. Em um e outro caso é livre a convenção das partes.

## ART. XII

1298. No caso de venda voluntaria de embarcação, feita em qualquer lugar, ou por qualquer modo que seja, a propriedade d'ella transmite-se com os seus encargos, e salvos os direitos dos credores privilegiados.

## ART. XIII

1299. Na venda judicial das embarcações serão observadas as regras estabelecidas pela lei acerca das arrematações judiciaes.

## ART. XIV

1300. Em caso de venda voluntaria os creditos abatto mencionados são privilegiados, e pela ordem seguinte:

1.º Os salarios devidos por assistencia, por salvados, e os dos pilotos;

2.º Os direitos de tonelagem, pharoes, quarentena, e os demais direitos do porto;

3.º Os vencimentos dos depositarios ou guardiães, e despesas necessarias na guarda da embarcação;

4.º O aluguel dos armazens de deposito dos apprestos e aparelhos;

5.º Todas as despesas de custeio ou concerto do navio, e de seu a apprestos e aparelhos, e as soldadas do capitão e gentes da tripulação a contar do tempo, em que o navio esteve prestes a fazer-se á vela, e tres semanas depois de a viagem se considerar finda segundo a disposição da lei;

6.º As quantias emprestadas ao capitão, ou pagas por sua conta para o necessario da embarcação, durante o tempo fixado no numero precedente; bem como o embolso do preço das fazendas, que por elle fossem vendidas para fazer face ás dividas comprehendidas neste artigo; e emfim as sommas dadas a risco para pagar todas ou parte das dividas, comprehendido o premio do contracto;

Todas as dividas, enunciadas em os n.ºs 1.º a 6.º inclusivè, gosam do privilegio, sómente se contrahidas pela e durante a ultima viagem;

7.º As despesas do concerto necessario ao navio, e seus aparelhos, além das mencionadas em o n.º 5.º; e isto durante os tres ultimos annos, a contar do dia em que o concerto terminou;

8.º As dividas provenientes de contractos para construção, e os juros devidos dos tres ultimos annos, sendo os contractos feitos por escripto, e com data certa;

9.º As quantias dadas a risco sobre o corpo e quilha do navio, victualhas, armamento e equipação, celebrado e assignado o contracto antes da partida no navio;

10.º A somma dos premios dos seguros, feitos sobre a quilha, casco, aprastos e aparelhos do navio, devidos pela ultima viagem;

11.º A indemnisação devida aos afretadores por falta de entrega de fazendas, ou avarias, que estas soffressem por culpa ou infidelidade do capitão ou equipagem.

## ART. XV

1301. Os creditos do artigo precedente comprehendidos de baixo do mesmo numero, e contrahidos no mesmo porto, entram em concurso: porém se dividas identicas se fizessem por necessidade em outros portos, ou no mesmo porto, entrando nelle o navio depois de sahido, as dividas posteriores preferem ás anteriores.

## ART. XVI

1302. Em seguimento dos créditos, mencionados no artigo XIV serão também privilegiados o preço da compra do navio não pago com os juros devidos pelos dous ultimos annos; bem como o montante d'outros creditos, por que o navio se ache especialmente empenhado, com os juros devidos pelos ultimos dous annos, uma vez que taes créditos constem de documentos escriptos, e com data certa, e se achem lançados no registro do commercio. A ordem d'estes privilegios será regulada pela propriedade do registro.

## ART. XVII

1303. Os privilegios acima mencionados, salvo os do art. XIV n.ºs 1.º, 7.º e 8.º e do artigo XVI, não são applicaveis ás embarcações unicamente destinadas á navegação interna do reino.

## ART. XVIII

1304. A ordem entre os créditos privilegiados, acima prescripta, será observada sobre o preço na venda judicial do navio; com declaração porém que as custas judiciaes serão preferidas a qualquer outro crédito.

## ART. XIX

1305. No caso de quebra, ou insolvencia do proprietario do navio, todos os créditos a cargo da embarcação preferirão sobre o preço aos dos outros crédores da massa.

## ART. XX

1306. O vendedor d'um navio é obrigado, antes ou ao tempo da venda, a fazer conhecer ao comprador todos os créditos privilegiados sobre o navio, e a dar-lhe uma nota d'elles assignada.

A reticencia d'um ou mais d'estes créditos gera presumpção de má fé no vendedor.

## ART. XXI

1307. Os crédores por qualquer dos titulos mencionados no artigo XIV conservarão o seu direito contra o navio, depois de vendido, em quanto permanecer no porto da venda, e sessenta dias depois de fazer-se á véla em nome e por conta do novo proprietario.

## ART. XXII

1308. Sendo a venda feita em hasta publica, e com intervenção da auctoridade judicial, e preenchidas as solemnidades da lei, extingue-se toda a responsabilidade do navio ou embarcação para com quaesquer crédores desde a data do termo da arrematação.

## ART. XXIII

1309. Vendendo-se uma embarcação achando-se em viagem, os crédores privilegiados conservarão seus direitos integros, até que regresso ao porto, onde se acha matriculada, e por seis meses mais.

## ART. XXIV

1310. Em quanto dura a responsabilidade pelas obrigações especificadas no artigo XIV, a embarcação póde ser embargada a requerimento dos crédores, que apresentarem titulos em fôrma legal em qualquer porto em que se ache. E na ausencia do caixa poderá proceder-se á venda judicial d'ella com audiencia e citação.

## ART. XXV

1311. Por nenhuma divida não privilegiada nenhuma embarcação poderá ser detida ou embargada, salvo no porto da sua matricula, accionado o dono.

## ART. XXVI

1312. Nenhuma embarcação, carregada e despachada para fazer viagem, poderá ser embargada ou detida por dividas do armador, seja qual fôr a sua natureza, salvo contrahidas para apresentar e aprovisionar a embarcação para esta mesma viagem, e não para anterior. E mesmo neste caso cessarão os effeitos do embargo, dando os demais compartes fiança do valor de seus respectivos quinhões, e assignando o capitão termo de reverter ao mesmo logar.

O capitão que não cumprir com a obrigação contrahida, responde pela divida, sendo legitima, salvo força maior; e é sujeito á acção criminal, intervindo dolo.

## ART. XXVII

1313. Os navios estrangeiros, surtos nos portos de Portugal e seus dominios, não podem ser embargados por dividas não contrahidas em territorio portuguez, e em utilidade directa dos mesmos navios, salvo sendo portuguez o crédor originario.

## ART. XXVIII

1314. Nenhum navio poderá ser detido, embargado, nem executado na sua totalidade por dividas particulares d'um comparte. A execução será contrahida á simples porção do deverdo, mas sem prejuizo da sua livre navegação.

## ART. XXIX

1315. O commercio entre os portos de Portugal, ilhas e dominios portuguezes em qualquer parte do mundo, só poderá ser feito em navios portuguezes, quer por exportação quer por importação, e reciprocamente.

## ART. XXX

1316. Todo o navio portuguez deve ser legitimamente registrado e navegado como tal: a certidão do registro é um dos documentos de bórdo.

## ART. XXXI

1317. Sómente serão registrados como portuguezes os navios e embarcações de construcção portuguesa, — os legitimamente apre-

sados, e julgados boa presa, — e os estrangeiros comprados por súbditos portuguezes depois de pago o competente dirbeito.

#### ART. XXXII

1318. O registro do navio será tomado na intendencia do porto a que o navio pertencer. O navio comprado a estrangeiro ou apresado só pôde ter registrado no registro de Lisboa.

#### ART. XXXIII

1319. O registro do navio comprehendendo: — 1.º o nome do navio; — 2.º a sua tonelagem, comprovada por certidão de arqueação com referencia á sua data; — 3.º o nome e sobrenome de cada um dos donos e seus respectivos domicilios; — 4.º a epocha da respectiva aquisição do quinhão do navio com referencia á especie e data do titulo, e a menção especifica do quinhão de cada comparte.

#### ART. XXXIV

1320. O registro será respectivamente alterado todas as vezes que tenha logar transferencia de todo ou parte do seu valor.

## TITULO II

### DA PARCERIA MARITIMA

#### ART. I

1321. Diz-se parceria maritima a associação, que fazem ou os armadores d'um navio entre si; — ou estes e a equipagem; — ou uns e outros com os proprietarios da carga.

A parceria maritima pôde por tanto ter logar de tres modos.

#### ART. II

1322. Dá-se — 1.º parceria maritima nos armadores ou compartes de um navio entre si. Este contracto deve ser escripto e lançado no registro do commercio nos termos legislados acerca do contracto de sociedade.

#### ART. III

1323. Todo o comparte pôde ceder, traspassar, alhear, ou vender o seu quinhão no navio, sem audiencia, e mesmo contra vontade dos demais co-interessados.

#### ART. IV

1324. Os herdeiros do comparte fallecido continuam na parceria com o resto dos co-interessados.

#### ART. V

1325. Tem voto preponderante e decisivo no destino, armamento e equipação do navio, a somma de maior interesse contra a repugnancia do menor, ainda que uma só pessoa tenha aquelle

a muitas este, contado o interesse e votos nos termos legislados no titulo seguinte.

#### ART. VI

1326. As obrigações contrahidas, ou responsabilidade incursa por causa do navio, nunca podem exceder, nem abranger além do valor d'elle e seu frete.

#### ART. VII

1327. Os compartes podem formar entre si um contracto regular de sociedade; mas este contracto em duvida não se presume. Havendo-o, será regido pelo direito das sociedades mercantile.

#### ART. VIII

1328. Toda a parceria em regra é administrada por um caixa nomeado pelos compartes. Todo o comparte, que apparecer ao mundo commercial como gerente do navio, seu concerto, aparelho, fretamento ou expedição, é reputado caixa. Os direitos e obrigações do caixa de navios são descriptos no titulo seguinte.

#### ART. IX

1329. Dá-se — 2.º parceria maritima no contracto de navegação a partes, ou lucro commum. Tem logar esta associação, quando os que compõem a equipagem renunciam ás soldadas, pondo em parceria com os armadores o seu trabalho e obra, recebendo em fretes e lucros do navio um ganho na proporção das soldadas, que venceriam.

#### ART. X

1330. Este contracto deverá ser escripto na presença de todos os associados, e por todos firmado, com menção expressa e signal especifico dos que não souberem escrever; e depois registrado no registro geral do commercio.

#### ART. XI

1331. O mestre da embarcação é o caixa legitimo d'esta parceria. Se algum das gentes de equipagem contractar com terceiro não responsabilisar a associação.

#### ART. XII

1332. Os damnos acontecidos ao navio por culpa da equipagem estão a cargo dos lucros que tocarem. Os que provêm de defeito nos aparelhos estão a cargo do dono ou donos do navio; Os damnos puramente fortuitos recahem sobre todos. Os demais regulam-se nos termos do art. XXII do tit. XIII, d'este livro.

#### ART. XIII

1333. Dá-se — 3.º parceria maritima no contracto que se celebra entre os compartes do navio, os que formam a tripulação e os donos das cousas carregadas, — expondo os primeiros as vicissitudes do mar os navios, os segundos as soldadas e os terceiros



as fazendas ou dinheiro carregado, com divisão dos lucros na proporção de seus respectivos capitães.

#### ART. XIV

1334. A este fim considera-se capital: — 1.º quanto aos armadores do navio, o valor d'elle ao tempo da celebração do contracto: — 2.º quanto á equipagem, a importancia das respectivas soldadas de cada um, fixada na celebração do contracto para estabelecer esta regra: — 3.º quanto aos carregadores, o dinheiro que embarcam, ou fazenda que carregam, segundo o preço corrente no lugar e epocha do contracto.

#### ART. XV

1335. Não havendo convenção escripta entre os contrahentes, ou não se achando por ella sufficientemente provido, tanto ácerca da conservação dos respectivos direitos dos parceiros, como de terceiro, nesse caso e nesta especie o maior interessado, que se achar a bordo, ou o seu commissario, ou nessa falta o capitão, representará a parceria, e ficarão ligados todos os interessados por suas respectivas porções, e não mais, a tudo o que do comportamento tanto d'um, como d'outro, resultar á associação, assim activa, como passivamente.

### TITULO III

#### DOS DONOS, COMPARTES, E CAIXAS DE NAVIOS

##### ART. I

1336. Quando duas ou mais pessoas, tendo parte num mesmo navio, fazem d'elle uso commum, forma-se a parceria marítima commum. Os seus interesses respectivos são regulados á pluralidade de votos na proporção do quinhão de cada um. O menor quinhão conta-se por um voto: e assim o numero dos votos de cada parte será determinado pelo multiplo da porção menor.

##### ART. II

1337. O quinhão de cada parte responde na sua proporção pelo cumprimento da obrigação, que tem o parte, de contribuir para a equipação do navio.

##### ART. III

1338. Todo o parte d'um navio é pessoalmente responsavel, na proporção do seu quinhão, pelas despesas de seu concerto, e outras, feitas por ordem da parceria.

##### ART. IV

1339. Todo o proprietario de navios é civilmente responsavel pelos factos do capitão ou mestre, em quanto relativos ao navio e sua expedição.

Cessa em todo o caso a respeitabilidade do dono pelo abandono do navio e do frete, ganho ou a vencer.

#### ART. V

1340. Achando-se um navio por necessidade num porto para ser concertado, e consentindo no concerto a maioria dos partes, o menor numero será obrigado a acceder, ou a renunciar as suas respectivas porções de interesse em favor dos outros partes, que serão obrigados a acceptal-as. O valor nesse caso será estimado por arbitradores expertos.

#### ART. VI

1341. Só pôde dissolver-se uma parceria, terminada a viagem. Neste caso a maioria dos armadores pôde fazer proceder á venda do navio.

#### ART. VII

1342. Para que a nomeação de caixa recaia em pessoa não parte do navio, é necessario que a eleição tenha lugar por consentimento unanime de todos os co-interessados. O caixa pôde ser revogado a arbitrio dos partes.

#### ART. VIII

1343. O caixa é o representante de todos os co-interessados: e pôde exigir em nome d'elles, tanto em juizo como fóra d'elle, salvas as restricções do presente codigo, ou condições particulares e expressamente insertas no contracto de parceria.

#### ART. IX

1344. O caixa é responsavel pelas dividas e obrigações, que o capitão contrahir para reparar, habilitar e aprovisionar o navio. O caixa não pôde illudir esta responsabilidade com allegar que o capitão excederá as suas faculdades, ou obrará contra as instrucções e ordens dadas, provando o crédor que a quantia, que pede, fóra empregada em beneficio do navio. Esta responsabilidade cessa nos termos da legislação do art. IV, h. t.

#### ART. X

1345. O caixa responde pelas indemnisações para com terceiros, a que dê lugar o comportamento do capitão na guarda dos effectos carregados. Esta responsabilidade cessa pelo abandono do navio com todas as suas pertenças e fretes, nos termos legislados.

#### ART. XI

1346. O caixa não responde por contracto algum, que o capitão faça em proveito seu particular, posto que para seu complemento se sirva do navio. Tambem não responde pelas obrigações contrahidas fóra dos limites de suas attribuições, sem auctorição especial escripta. Nem finalmente responde pelas obrigações contrahidas sem as solemnidades, que as leis prescrevem como essenciaes á sua validade.

## ART. XII

1347. O caixa não responde pelos excessos, que durante a navegação commetterem o capitão e tripulação; por elles só terá logar o procedimento directo contra a pessoa e bens do culpado.

## ART. XIII

1348. É privativo do caixa ajustar e despedir o capitão á vontade, sem direito a indemnisação alguma, quando despedido antes de começar a viagem; salvo havendo em contrario convenção por escripto.

## ART. XIV

1349. O capitão despedido pôde renunciar á co-propriedade, e exigir o embolso do seu quinhão, sendo comparte do navio. Esta somma será determinada por arbitradores expertos.

## ART. XV

1350. Pertence exclusivamente ao caixa do navio a direcção de quanto é necessario para o seu custeio, equipação, victualhas, e fretamento.

## ART. XVI

1351. Todavia o caixa não pôde emprender nova viagem, nem contractar novo fretamento, sem o consentimento da pluralidade dos compartes.

## ART. XVII

1352. O caixa por facto seu obriga todos os compartes, quer pessoalmente, quer na razão de seus quinhões, segundo as disposições estabelecidas nos artt. III e IV d'este titulo.

## ART. XVIII

1353. O caixa é responsavel para com os compartes do navio pelas perdas que estes soffram, provenientes de infidelidade, negligencia, ou imprudencia d'elle. A sua parte no navio é sujeita por privilegio a esta responsabilidade.

## ART. XIX

1354. O caixa não pôde fazer concertos ou outras despesas, que obriguem pessoalmente os compartes, segundo as disposições do artigo III d'este titulo, salvo com auctorisação especial sua; ainda quando as expressões geraes do contracto de parceria possam fazer suppôr o contrario.

## ART. XX

1355. O caixa não pôde fazer segurar o navio, salvo com auctorisação expressa de todos os compartes.

## ART. XXI

1356. O caixa é obrigado a fazer segurar as despesas do concerto feito durante a viagem, bem como o frete a vencer.

## ART. XXII

1357. O caixa é obrigado, todas as vezes que a pluralidade dos

compartes o exigir, a dar todas as informações necessarias ácerca do que respeita ao navio, viagem e equipação, e a exhibir os livros, cartas, instrumentos, dinheiros, e tudo o que é relativo á sua gestão.

## ART. XXIII

1358. Finda cada uma das viagens, o caixa é obrigado a dar aos compartes, e mesmo a cada um d'elles, uma conta da sua gestão, tanto relativa ao estado do navio e parceria, como da viagem terminada, a conta será acompanhada de prova dos documentos competentes. O caixa é obrigado a pagar immediatamente a cada um o saldo que lhe cabe.

## ART. XXIV

1359. Cada um dos compartes é obrigado a receber e a ajustar as contas do caixa; e a pagar ao caixa a respectiva quota parte do saldo, que a conta mostrar dever-se-lhe.

## ART. XXV

1360. A approvação das contas do caixa, dada pela maioria dos compartes do navio, não obsta a que a menor parte faça valer os direitos que tiver.

## TITULO IV

## DO CAPITÃO, OU MESTRE DO NAVIO

## ART. I

1361. Capitão ou mestre d'um navio é aquelle, que por um salario convindo, ou por uma parte estipulada no beneficio da empresa, se encarrega da sua conducção e governo, em execução de ordens, que a esse fim lhe são dadas.

## ART. II

1362. Todo o capitão ou mestre de navios portuguezes deve ser natural d'estes reinos ou dominios, ter capacidade legal para contractar e obrigar-se, e achar-se habilitado na forma determinada pelas ordenações regulamentares.

## ART. III

1363. O capitão é obrigado a cumprir cuidadosamente as deveres d'um bom marinheiro; e a indemnizar o dono ou parceria não só dos danos causados ao navio e appparelhos por impericia, negligencia ou infidelidade sua, mas tambem aquelles, por que a parceria por estes mesmos titulos seja responsavel para com terceiros.

## ART. IV

1364. A responsabilidade do capitão ácerca da carga começa desde que se lhe faz entrega d'ella a bordo, até que a descarrega

no logar da descarga, salvo quaesquer convenções expressas em contrario.

#### ART. V

1365. O capitão é responsavel pelos danos provenientes de irregularidade na arrumação e estiva das fazendas carregadas.

#### ART. VI

1366. Pertence ao capitão o formar a tripulação do navio, e ajustar os officiaes, marinheiros, e mais agentes da equipagem. Esta formação e ajuste será feito com audiencia do dono, ou do caixa, acontecendo no logar do seu domicilio.

#### ART. VII

1367. O capitão é o commandante do navio, a quem toda a tripulação deve obediencia em tudo quanto lhe for por elle ordenado em serviço do navio. Elle tem a faculdade de impor penas correccionaes contra os que perturbarem a ordem no navio, commetterem faltas de disciplina, ou deixarem de fazer o serviço, que lhes compete nos termos marcados nas ordenações regulamentares.

#### ART. VIII

1368. O capitão é obrigado a achar-se em pessoa a bordo do seu navio, desde o momento, em que começar a viagem de mar, até á sua chegada a surgidouro seguro, ou a bom porto.

#### ART. IX

1369. O capitão não pôde abandonar o seu navio durante a viagem, seja qualquer que for o perigo, sem ouvir o voto dos officiaes e principaes da equipagem: e neste caso é obrigado a salvar consigo principalmente o diario de bordo, dinheiro, e quanto poder das fazenda mais preciosas da carga: pena de responsabilidade pessoal. Se neste caso os objectos tirados do navio, ou os que nelle ficam, se perdem por caso fortuito, ou são roubados sem culpa sua, o capitão não responde.

#### ART. X

1370. O capitão, que, tendo-se ajustado para uma viagem, deixar de cumprir o ajuste, ou porque não emprehenda a viagem, ou abandonando o navio durante ella, além da responsabilidade para com o caixa e carregadores pelos prejuizos d'ahi resultantes, ficará perpetuamente inhabilitado para tomar o commando de navio algum.

#### ART. XI

1371. Logo que o capitão estiver provido do necessario para a viagem, sendo o vento favoravel, é obrigado a dar á vela.

#### ART. XII

1372. Não é licito ao capitão differir a viagem por causa de molestia de alguns officiaes ou gentes da equipagem. Neste caso é obrigação sua fazer substituir immediatamente os doentes.

#### ART. XIII

1373. Se no momento da partida sobrevier ao capitão molestia que o torne incapaz de governar o navio, deve substituir-se outro capitão; salvo se o segundo se achar em estado de fazer as suas vezes sem risco do navio e carga.

Achando-se o dono ou caixa no logar da partida, a substituição não pôde fazer-se, salvo com o seu voto.

#### ART. XIV

1374. O capitão é obrigado, durante a viagem, a aproveitar toda a oportunidade de dar novas de si ao dono ou caixa, e de informar sobre o estado do navio.

#### ART. XV

1375. Todo o capitão é obrigado a dar ou fazer dar pelo seu segundo recibos de todas as fazendas carregadas, com designação da sua quantidade, e marcas ou numeros, a fim de serem trocados pelos conhecimentos competentes.

#### ART. XVI

1376. O capitão deve ter cuidado em não carregar fazendas, cuja avaria desfalque, ou máo estado de empacotagem seja visível, sem d'isso fazer expressa menção nos recibos, ou conhecimentos. Em falta d'essa menção presume-se que as fazendas foram carregadas em bom estado, e bem acondicionadas.

#### ART. XVII

1377. Todo o capitão é obrigado a fazer um assento formal de tudo o que é concernente á administração do navio e occorrencias da navegação, em tres livros encadernados e paginados, e que serão rubricados pela auctoridade, que fizer a sua matricula.

No primeiro, que se intitulará *Livro da carga*, será notada a entrada e a sahida de todas as fazendas, que se carregarem, com expressão das marcas e numeros dos volumes, nomes dos carregadores e consignatarios, portos de carga e descarga, e fretes a vencer. Neste mesmo livro se lançarão os nomes, procedencia e destino de todos os passageiros.

No segundo, que se intitulará *Livro de razão*, serão lançadas as contas dos interesses do navio, notando-se artigo por artigo o que o capitão receber, e o que dispender em concertos, apprestos, victualhas, salarios, e outros objectos, e geralmente tudo o que respeitar ao navio ou sua carga, e o que poderia dar motivo á prestação d'uma conta ou a intentar ou contestar um pleito. O capitão lançará egualmente neste livro os nomes, appellidos e domicilios de toda a tripulação, suas soldadas, quantias recebidas por adiantamentos, ou consignações ordenadas ás respectivas familias.

No terceiro, que se intitulará *Diario da navegação*, se lançará: — 1.º o estado diario do tempo e ventos; — 2.º o progresso ou

atrazo diario do navio; — 3.º o grão de longitude e latitude, em que o navio se achar, dia por dia; — 4.º todos os desastres acontecidos ao navio e fazendas, e suas causas; — 5.º o estado intrinseco, quanto possível, de tudo o que se perder por accidente, e de tudo o que se houver cortado ou abandonado; — 6.º a derrota seguida e os motivos das desviações, quer necessarias, quer voluntarias; — 7.º as licenças dadas a officiaes e gentes da equipagem e seus motivos; — 8.º todas as resoluções tomadas em conselho com os principaes da equipagem, nos casos ordenados neste código. Este livro deverá ser continuo e datado, e assignado dia por dia pelo capitão, e pelo segundo, se o tempo e circumstancias o permitirem. Os dois primeiros livros serão assignados pelo capitão sómente.

## ART. XVIII

1378. O capitão é obrigado, antes de tomar carga para viagem de mar em fóra, a pedido e á custa de quem tiver interesse, a fazer examinar por expertos jurados e com ordem da auctoridade local respectiva, se o navio se acha navegavel, isto é, provido de tudo o necessario, e em estado seguro de fazer viagem. O auto d'este exame será depositado na secretaria do tribunal de commercio do districto.

## ART. XIX

1379. Todo o capitão de navio, que emprehender viagem de mar em fóra, é obrigado a ter a bordo: — 1.º o titulo registrado da propriedade do navio; — 2.º o passaporte; — 3.º o rol da equipagem; — 4.º os conhecimentos e fretamentos; — 5.º os recibos do pagamento das despesas do porto, pilotagem, e quaesquer outras; — 6.º um exemplar do código commercial.

## ART. XX

1380. Se um ou mais dos compartes, devidamente intimados, deixarem de contribuir respectivamente para as despesas necessarias da esquipação do navio, o capitão póde, auctorizado por juizo, vinte e quatro horas depois da intimação, feita aos que recusam, tomar de emprestimo sobre o quinhão d'elles no navio, e mesmo por contracto de risco.

## ART. XXI

1381. Nenhum capitão poderá entrar voluntariamente em porto diverso do porto do destino. Procedendo a arribada de culpa, negligencia ou impericia sua, o capitão responderá para com o caixa e carregadores pelas despesas e prejuizos provenientes d'ella.

## ART. XXII

1382. Se o capitão depois da partida vier a saber que o reino se acha em estado de guerra, e que a sua bandeira não é livre, será obrigado a aportar ao primeiro porto neutro, e ficar nella até

o restabelecimento da paz, ou até que possa partir debaixo de combal, ou d'outro modo seguro, ou que receba ordens precisas, tanto do dono ou caixa do navio, como dos que têm interesse na carga.

## ART. XXIII

1383. O capitão tem obrigação de tomar os pilotos necessarios, todas as vezes que a lei, o uso ou a prudencia o exigirem.

## ART. XXIV

1384. O capitão tem obrigação de reclamar o navio e a carga em caso de presa, embargo ou detenção. E deve immediatamente por todos os meios possiveis prevenir tanto o caixa ou dono do navio, como os carregadores ou consignatarios da carga, do estado do navio e da carga. Em quanto espera as suas ordens definitivas, o capitão deve fazer as disposições provisórias, que forem absolutamente urgentes em conservação do navio e carga.

## ART. XXV

1385. No caso do artigo precedente a maioria dos compartes e dos carregadores, segundo o seu interesse na carga, decidirá, cada um no que lhe toca, e a resolução será obrigatoria para a parte menor.

Se a maioria decidir o não reclamar, a parte menor tem a opção de proseguir seu direito á sua custa, ficando-lhe salvo o direito de fazer contribuir a maioria pelo beneficio que auferir no successo da reclamação.

## ART. XXVI

1386. O capitão não póde despedir sem causa legitima durante a viagem nem official, nem pessoa alguma da tripulação do navio.

## ART. XXVII

1387. O capitão é obrigado a pedir o voto dos donos do navio dos carregadores ou seus mandatarios, estando a bordo, e a consultar em todo o caso os officiaes ou principaes da equipagem em todo e qualquer evento importante, tal como o fazer-se á véla, abandonar ancoras, cortar cabos ou mastros, alijar fazendas, tomar barcas de descarga, entrar num porto por necessidade, ou varar. Havendo necessidade de opinião, prevalece a do capitão.

## ART. XXVIII

1388. Em caso de alijamento o capitão será obrigado a alijar com preferencia, sendo possível, as cousas menos necessarias, e as mais pesadas, e de menos preço: — d'ahi as fazendas da primeira ponte á sua escolha; mas depois de ter ouvido em tudo o voto dos principaes da equipagem. O capitão deve reduzir a escripto, e logo que possa, as deliberações tomadas. O termo conterá: — os motivos, que determinaram o alijamento, — a enunciação dos objectos alijados ou damnificados, — a assignatura dos

consultados, ou os motivos por que não quizeram assignar. A deliberação será incerta no *Diario da navegação*.

ART. XXIX

1389. O capitão é obrigado, o mais cedo possível depois da chegada ao primeiro porto, a que o navio aportar, a confirmar com juramento a verdade dos factos mencionados na deliberação transcripta no *Diario da navegação*.

ART. XXX

1390. O navio e frete respondem para com os carregadores pelos danos causados á carga por negligencia, impericia ou infidelidade do capitão: e os donos ou compartes têm acção de indemnidade contra o capitão, e de dolo, segundo as circumstancias.

ART. XXXI

1391. O capitão é responsavel por todo o damno, que possa acontecer ás fazendas carregadas sobre a coberta sem consentimento do carregador por escripto.

ART. XXXII

1392. Achando-se bloqueado o porto do destino, o capitão é obrigado, salvo ordens em contrario, a aportar a um porto vizinho da mesma potencia, cuja entrada lhe seja permitida. São applicaveis neste caso as disposições do artigo XXII d'este titulo.

ART. XXXIII

1393. No domicilio dos donos, ou de seus mandatarios ou correspondentes, é prohibido ao capitão, sem auctorisação especial d'elles ou da caixa, o fazer trabalhar no concerto do navio, comprar velas, maçame e outros objectos para o navio, nem alevantar para esse fim dinheiro sobre o casco, nem fretar o navio em todo nem em parte.

ART. XXXIV

1394. Se durante o curso da viagem se faz necessario concertos, ou compra de victualhas, e as circumstancias ou distancia do domicilio dos donos do navio ou da carga não permitem pedir as suas ordens, o capitão, tendo comprovado a necessidade por um termo assignado pelos principaes da equipagem, poderá, fazendo-se auctorisar pelo consul, ou na sua falta pela auctoridade local, fazer o concerto, ou compra de victualhas necessarias; e faltando-lhe fundos, poderá sacar letras de cambio sobre o caixa, ou donos do navio, ou com a mesma auctorisação tomar a risco sobre o casco e quilha, e sendo necessario sobre a carga: — ou, a não poder realizar este contracto em todo ou em parte, terá a faculdade de vender em hasta publica fazendas até á concorrencia da somma necessaria.

ART. XXXV

1395. Os donos do navio, ou o capitão em nome d'elles, devem

dar conta das mercadorias assim vendidas pelo preço corrente das fazendas da mesma qualidade no porto do destino na epocha da sua chegada. Se o preço corrente fôr inferior ao preço da venda, o beneficio pertencerá ao dono das fazendas. Se o navio não poder chegar ao porto do destino, a conta será dada pelo preço da venda.

ART. XXXVI

1396. As obrigações que o capitão contrahe para attender aos concertos, habilitação e aprovisionamento do navio, recahem sobre o caixa, e não constituem pessoalmente responsavel o capitão ao seu cumprimento, salvo compromettendo expressamente a sua responsabilidade pessoal, sobscrevendo letras de cambio ou notas promissórias em seu nome.

ART. XXXVII

1397. Faltando os mantimentos do navio durante a viagem, o capitão tomando o voto dos principaes da equipagem, poderá obrigar os que tiverem viveres seus particulares a pô-los em commum, obrigando-se a pagar-lhes o valor d'elles.

ART. XXXVIII

1398. O capitão, antes da partida d'um ponto de arribada forçosa, ou antes de emprender a viagem para volver ao reino, é obrigado a mandar ao caixa ou proprietario do navio uma conta por elle assignada, contendo o estado da carga, o preço das fazendas carregadas por conta do navio, as despesas de concerto e outras, as quantias tomadas de emprestimo, e os nomes e domicilio dos prestadores.

ART. XXXIX

1399. É licito ao capitão, antes de emprender a viagem mencionada no artigo precedente, fazer segurar as quantias carregadas por conta do navio, e as sommas por conta do mesmo navio, desembolsadas; mas tem obrigação de prevenir o caixa ou o dono do que fizera, mandando-lhes essas contas.

ART. XL

1400. O capitão, que sem necessidade tomar dinheiro sobre o casco, apparelhos ou victualhas do navio, — empenhar ou vender fazendas ou victualhas, ou que inserir nas contas avarias ou despesas suppostas, será responsavel para com os interessados, e pessoalmente obrigado a pagar o dinheiro ou valor das fazendas, sem prejuizo da acção criminal, a ter lugar.

ART. XLI

1401. Fóra do caso de innavigabilidade, legitimamente provada, o capitão não pôde vender o navio sem auctorisação especial dos donos d'elle: fazendo-o, a venda é nulla, e o capitão obrigado a responder pessoalmente por perdas e danos, sem prejuizo da acção criminal, a ter lugar.

## ART. XLII

1402. O capitão não póde carregar no seu navio fazendas algumaes por sua conta, sem d'ellas pagar frete, e sem o consentimento dos donos ou caixas d'elle; ou achando-se o navio fretado por inteiro, sem consentimento dos afretadores: salvo no primeiro caso estando por seu ajuste para isso auctorisado, e no segundo pela carta de fretamento.

## ART. LXIII

1403. O capitão que navega em parceria a lucro commum sobre a carga, não póde fazer trafico ou commercio algum por sua conta particular, a não haver convenção em contrario, como fica legislado em geral.

## ART. XLIV

1404. No caso de contravenção aos dois precedentos artigos, as fazendas embarcadas pelo capitão de sua conta particular serão confiscadas a favor dos demais interessados na carga.

## ART. XLV

1405. Todo o capitão de navios é obrigado, dentro em vinte e quatro horas da sua chegada a um porto, a apresentar o seu diario da navegação a exame, e a fazer o seu relatório ou testemunhavel. O relatório deve enunciar: — 1.º logar e tempo da partida, — 2.º a derrota seguida; — 3.º os accidentes, que occorreram; as desordens acontecidas, e as demais circumstancias notaveis da viagem.

## ART. XLVI

1406. O relatório mencionado no artigo precedente deve ser apresentado ante o consul portuguez, ou em sua falta perante o magistrado ou auctoridade local competente, se o capitão entrar em porto estrangeiro. Entrando num porto do reino ou das colonias, deverá ser apresentado perante o juiz do logar, ou perante a auctoridade que marcar a lei regulamentar.

## ART. XLVII

1407. Seja qualquer que for o logar, em que o capitão faça e apresente o seu relatório, é obrigado a fazer referendar o seu diario de bordo pela auctoridade que lhe tomar o relatório. O capitão é igualmente obrigado a exhibir em todo o tempo este diario ás partes interessadas, e a consentir que d'elle se tirem copias ou extractos.

## ART. XLVIII

1408. Todo o capitão é obrigado, em caso de naufragio, arribada forçada, ou avarias, a formar a esse respeito um relatório testemunhavel conjuntamente com todos os officiaes e gentes da equipagem, que ficassem a bordo. Este relatório deverá ser feito no primeiro logar a que aportar.

## ART. XLIX

1409. Todos os relatórios testemunhavel, ou protestos, destinados a comprovar perdas, desastres, avarias ou quaesquer reclamações, deverão ser ratificados com juramento perante a auctoridade competente, a qual poderá interrogar o capitão, officiaes, gentes da equipagem, e mesmo os passageiros, sobre as circumstancias dos factos expendidos.

As partes interessadas fica reservada a prova em contrario.

## ART. L

1410. O capitão tem direito a exigir que antes da descarga as fazendas, sejam contadas, medidas ou pesadas a bordo do navio em todos os casos, em que é responsavel por seu numero, peso ou medida.

## ART. LI

1411. Finda qualquer viagem, o capitão é obrigado a dar conta da sua gestão, no que respeita ao navio e carga, ao dono ou caixa do navio, entregando contra um recibo o dinheiro de contado, livros e assentos respectivos.

## ART. LII

1412. O dono ou caixa do navio é obrigado a examinar immediatamente esta conta, e ajustal-a, estando em regra; e a pagar sem dilacção ao capitão a somma que lhe fór devida.

## ART. LIII

1413. Havendo contestação sobre a conta, o dono ou caixa é obrigado a pagar provisoriamente ao capitão a soldada convinda, prestando este fiança de a repór a haver logar: — e o capitão será obrigado a depôr na secretaria do tribunal de commercio do porto, o seu diario, livros e documentos para uso de todas as partes.

## ART. LIV

1414. Sendo o capitão interessado nos lucros do navio por contracto, observar-se-hão a seu respeito as regras estabelecidas sobre as sociedades mercantis, ou parceria maritima, segundo fór a convenção.

## ART. LV

1415. O capitão tem privilegio por sua soldada, gratificações promettidas ou de uso, sobre o navio, seus apprestos, aparelhos e fretes.

## ART. LVI

1416. Toda a obrigação pela qual o capitão, sendo comparte do navio, fór responsavel para com a parceria, tem privilegio sobre o quinhão e lucros respectivos do capitão.

## ART. LVII

1417. Sendo o capitão o unico proprietario do navio, é responsavel para com os carregadores ou afretadores, por todas as obrigações impostas tanto aos capitães, como aos donos dos navios;

## ART. LVIII.

1418. Além das obrigações, especificadas neste código, os capitães são obrigados a cumprir todos os deveres, que lhes são impostos nos regimentos de marinha e de alfandegas, na parte que lhes respeitar.

## TITULO V

## DO CONTRAMESTRE E DO PILOTO

## ART. I

1419. As regras e obrigações do capitão ou mestre do navio são applicaveis e ligam o piloto e contramestre, ou segundo da embarcação, se por mandado expresso, ou doença, morte ou ausencia do capitão, d'elle fizerem as vezes.

## ART. II

1420. O contramestre ou segundo do navio, que, recebendo e entregando fazendas ou outros effectos, não exige, guarda, e entrega ao capitão as ordens, recibos, ou quaesquer outros documentos justificativos de seu facto, responde pelas perdas e danos d'ahi resultantes.

## ART. III

1421. O piloto, que por ignorancia, negligencia ou malicia perde o navio, ou lhe causa damno, é obrigado a resarcir o prejuizo; e será destituido, além de incorrer nas demais penas criminaes, que tenham logar pelo dolo.

## ART. IV

1422. A habilitação e deveres do segundo piloto, contramestre e demais principaes da tripulação na sua respectiva qualidade de officiaes de bordo, são prescriptas nos regulamentos de marinha.

## TITULO VI

## DO SOBRECARGA

## ART. I

1423. Seja qualquer que fôr a extensão dos poderes concedidos a um sobrecarga, as suas facultades serão sempre subordinadas ao interesse commum do navio e carga.

## ART. II

1424. Os sobrecargas podem exercer no navio e carga a parte de administração economica, marcada expressamente nas suas instruções; mas não poderão intronsettar-se nas attribuições privativas dos capitães de navios acerca da sua direcção facultativa

e mando. A gestão do capitão, que é inseparavel da sua auctoridade e emprego, subsiste sempre seja qual fôr a auctorisação dada ao sobrecarga.

## ART. III

1425. Os poderes do sobrecarga, relativos ao curso da navegação e condução das fazendas, devem ser communicadas ao capitão ou mestre do navio, em que são carregadas. Não lhe sendo communicados, reputam-se não existentes para com o capitão.

## ART. IV

1426. Sendo as fazendas acompanhadas de sobrecarga, cessa a respeito d'ellas a responsabilidade do capitão, salvo o caso de dolo ou culpa.

## ART. V

1427. Logo que o sobrecarga é proposto nesta qualidade para o navio e para a carga, passam para elle as obrigações impostas ao capitão sobre a arrumação dos dois registros de bordo, *livro de carga*, e *livro de razão*.

## ART. VI

1428. Compete ao sobrecarga, em falta de convenções particulares, o direito, quanto ao proponente, a seu mantimento, durante a viagem, e a uma commissão determinada em juizo, ouvidos arbitadores: — e a respeito do capitão compete-lhe o direito de ser embarcado com tudo o que é de seu uso e sustento.

## ART. VII

1429. É prohibido ao sobrecarga fazer negocio algum por conta propria, além dos agazalhados, que por pacto expresso lhe forem concedidos, de ida e retorno.

## ART. VIII

1430. Tendo o sobrecarga ordem para entregar a alguém as fazendas não vendidas, e recusando o consignatario recebê-las, deve formar e intimar-lhe um protesto, que servirá de documento seu justificativo. Não tendo mais instruções a este respeito, é de seu arbitrio dar ás fazendas o destino que lhe parecer em beneficio do dono.

## ART. IX

1431. As disposições d'este código acerca da capacidade, modo de contractar e responsabilidade dos feitores, procedem a respeito dos sobrecargas.

## TITULO VII

## DOS CORRETORES-INTERPRETES DOS NAVIOS

## ART. I

1432. Haverá em todos os portos de mar um numero de corretores-interpretes de navios, proporcional á extensão de suas relações mercantis.

## ART. II

1433. Serão preferidos para o officio de corretores-interpretes os corretores ordinarios, que possuirem a maior somma de conhecimentos das linguas vivas da Europa, qualidade indispensavel nos corretores-interpretes.

## ART. III

1434. As regras estabelecidas neste código a respeito da nomeação, aptidão, e requisitos dos corretores ordinarios, serão observadas a respeito dos corretores-interpretes.

## ART. IV

1435. São attribuições privativas dos corretores-interpretes: — 1.º intervir nos contractos de fretamentos, que os capitães ou armadores não façam directamente com os afretadores; — 2.º assistir aos capitães e sobrecargas dos navios estrangeiros, e servir-lhes de interpretes nas declarações, relatorios, protestos e mais diligencias nos tribunaes e estações publicas: bem que a estes é livre, o não valer-se de corretor, quando de per si, ou com assistencia dos consignatarios possam fazer semelhantes diligencias; — 3.º traduzir os documentos, que os capitães ou sobrecargas estrangeiros tenham de apresentar nas estações publicas, certificando as traducções de boas e fiéis: sem o que não serão admittidas; — 4.º representar os capitães e sobrecargas em juizo, quando por si, pelo armador, ou consignatario não compareçam.

## ART. V

1436. É da obrigação dos corretores-interpretes guardar tres especies de assentas: — 1.º dos capitães, a quem prestam assistencia, que a seu cargo compete, expressando a bandeira, nome, qualidade e porte do navio, e os portos da sua proveniencia e destino; — 2.º dos documentos, que traduzam, copiando no registro a traducção; — 3.º dos contractos de fretamento, em que intervehnam, expressando o nome do navio, bandeira, matricula e porte, nomes de capitão e afretador, destino para onde se faça o fretamento, preço do frete e moeda em que deve ser pago, as condições especiaes sobre estalias, e o tempo estipulado para começar

a acabar de carregar, referindo-se sobre tudo ao contracto original firmado pelas partes, do qual o corretor conservará um exemplar.

## ART. VI

1437. Aos corretores-interpretes de navios é prohibido comprar effeitos alguns a bordo dos navios, que visitem, para si ou para outrem.

## ART. VII

1438. As obrigações e deveres, impostos aos corretores em geral neste código, procedem para com os corretores-interpretes.

## ART. VIII

1439. A lei regulamentar fixará os emolumentos dos corretores-interpretes.

## TITULO VIII

## DO AJUSTE E SOLDADAS DOS OFFICIAES, E GENTES DA TRIPULAÇÃO: SEUS DIREITOS E OBRIGAÇÕES

## ART. I

1440. O contracto, que se celebra entre o capitão e os officiaes e gentes da tripulação d'um navio, consiste, da parte d'estes, em prestar seus serviços para fazer uma ou mais viagens de mar por uma soldada convinda; — e da parte do capitão, na obrigação de fazer-lhes gozar de tudo o que lhes é devido em virtude da estipulação ou da lei.

## ART. II

1441. As condições do ajuste entre o capitão e os officiaes e gentes da tripulação provam-se pelo rol da equipagem. Este rol será feito perante a auctoridade, onde se faz a matricula.

## ART. III

1442. O rol da equipagem deve conter: — 1.º os nomes do navio e do capitão, e os dos officiaes e gentes da tripulação; — 2.º o logar da partida, e do destino, e o da torna-viagem do navio; — 3.º as soldadas ajustadas com especificação de estipuladas por viagem ou por mez; — 4.º as quantias promettidas, ou recebidas adiantadas; — 5.º a obrigação expressa de cada homem dos da tripulação de vir para bordo com os seus effeitos na epocha fixada pelo capitão; — de não passar a noite fóra do navio, quer no reino, quer no estrangeiro, sem licença do capitão; — e de não retirar os seus effeitos de bordo sem serem visitados pelo capitão ou pelo segundo; — 6.º a declaração expressa do segundo de haver ou não navegado anteriormente como official para o logar de destino; — 7.º o poder de capitão de despedir e pôr em terra antes da partida, sem obrigação de pagamento de soldadas, todo o



individuo da tripulação, que se ajustar em qualidade que não é capaz de preencher; e dar a este individuo a qualidade e soldadas que julgar a bem, se a incapacidade só fôr descoberta depois da partida do navio; — 8.º a designação do sustento e ração; que cada homem deve receber por semana em tempos ordinarios; — 9.º a obrigação de obedecer sem contradição ao capitão e mais officiaes nas suas qualidades respectivas, e de abster-se de embriaguez e rixas; — 10.º o teor literal dos artt. X, XXIX, XLVIII, XLIX, L, LIII, do presente titulo; — 11.º a clausula de que o que desertar, ou deixar o navio antes de despedido, perderá as soldadas vencidas; — 12.º a obrigação expressa do segundo de vigiar em que as fazendas sejam convenientemente arrumadas e estivadas, sujeitando-se á responsabilidade de perdas e damnos; — 13.º a obrigação do segundo de permanecer noite e dia a bordo, quando carregado o navio, e de ter a si o cuidado de fechar as escotilhas, principalmente de noite; — 14.º a obrigação dos officiaes e gentes da tripulação de se comportarem com regularidade; — 15.º obrigação geral de se sujeitarem a quanto se acha previsto pelo codigo commercial; — 16.º finalmente tudo o mais que fôr entre as partes convindo.

#### ART. IV

1443. O capitão, que partir com o navio sem de antemão ter feito redigir e assignar o rol da tripulação em fórma devida, incorre na multa de 100\$000 réis; — o segundo, no mesmo caso, na multa de 50\$000 réis: os demais individuos da tripulação incorrerão, no mesmo caso, cada um, na multa igual a um mez de soldadas; tudo a favor da caixa do hospital da marinha.

#### ART. V

1444. As obrigações reciprocas do capitão, officiaes e gentes da tripulação começam desde o momento em que forem matriculados e assignarem o rol da equipagem.

#### ART. VI

1445. Feita a matricula, os officiaes e gentes da tripulação, exigindo-o o capitão, são obrigados a vir para bordo, a equipar o navio e a carregal-o.

#### ART. VII

1446. Nenhum dos da tripulação poderá deixar o navio sem licença do capitão, ou de quem as suas vezes fizer.

#### ART. VIII

1447. O capitão, ou quem as suas vezes fizer, poderá pedir o auxilio da auctoridade contra as pessoas da tripulação que recusarem ir para bordo depois de matriculadas, ou deixarem o navio sem licença, ou não quizerem fazer o serviço até o fim da viagem.

As despesas que nesses casos se fizerem serão deduzidas das

soldadas dos refractarios, que, além d'isso, responderão por perdas e damnos, a terem logar.

#### ART. IX

1448. A obrigação de sustentar as gentes de mar durante a viagem ou tempo que estiverem em serviço, é sempre subentendida no ajuste além das soldadas estipuladas.

#### ART. X

1449. Todos os officiaes e gentes da tripulação têm obrigação de auxiliar o capitão, em caso de ataque do navio, ou de desastre sobrevindo á embarcação ou carga, seja qualquer que for a natureza do sinistro.

#### ART. XI

1450. Os officiaes e gentes da tripulação, que no acto do ajuste declararem haver feito viagens anteriores, são por este principio responsaveis por perdas e damnos occasionados mesmo por impericia no exercicio das suas funcções.

#### ART. XII

1451. O segundo, que se ajustar para fazer viagem para porto aonde nunca fôra como official, sem declarar esta circumstancia ao matricular-se no rol da equipagem, ou que o declarar com falsidade perderá as soldadas por inteiro, e responderá por perdas e damnos causados por sua impericia, sem prejuizo da acção criminal, a ter logar.

#### ART. XIII

1452. Achando-se o capitão no estrangeiro, e querendo navegar para outro porto livre, o segundo será obrigado neste caso a fazer nova declaração, nos termos do artigo precedente, antes de se emprehender a viagem, debaixo das mesmas penas ahi estabelecidas.

#### ART. XIV

1453. Se, no caso do artigo precedente, o segundo declarar que nunca fez viagem na qualidade de official para o porto do novo destino do navio, será obrigado a ficar pelas soldadas convindas. Sendo justo por viagem, ser-lhe-hão augmentadas as soldadas á proporção da prolongação da viagem.

#### ART. XV

1454. Neste caso não é licito ao capitão despedir o segundo sem lhe pagar a totalidade das soldadas; e sendo justo a mez, até á epocha em que segundo toda a verosimilhança a viagem teria durado. O capitão, além d'isso, será obrigado a indemnizal-o das despesas de viagem até ao logar, onde fôra justo. O capitão não é obrigado nem ao pagamento de soldadas, nem a indemnisação alguma, se ao tempo do ajuste o segundo declarou falsamente haver feito nesta qualidade a viagem, cuja empreza se tracta.

## ART. XVI

1455. Os officiaes ou gentes da tripulação não podem carregar fazendas de sua conta sem pagar frete e sem o consentimento dos donos de navio, ou, se o navio for afretado por inteiro, sem o consentimento dos afretadores, salvo havendo sido a esse fim autorizados em seu ajuste, ou no fretamento.

## ART. XVII

1456. Rota a viagem antes da partida do navio por factos dos donos, capitão ou afretadores, os officiaes e marinheiros reterão, a titulo de indemnisação, os adiantamentos, feitos sobre as soldadas: não havendo adiantamentos, receberão por indemnisação um mez das soldadas convindas, ou a quarta parte das soldadas, se justos por viagem. E receberão, além d'isso, sem distincção de adiantamentos ou não, ou de justos por mez ou viagem, o salario dos dias empregados no serviço depois da matricula, calculado na proporção das soldadas convindas.

## ART. XVIII

1457. Se o rompimento da viagem acontecer depois da partida, os officiaes e marinheiros receberão o dobro do determinado no artigo precedente, e as despesas de viagem para volver ao logar da partida. Esta indemnisação não poderá em caso algum exceder a somma do que haveriam percebido, se a viagem se completasse. A indemnisação para o retorno calcula-se tanto a respeito dos officiaes, como dos marinheiros, na proporção das soldadas convindas. Havendo contestação sobre a quota, decide o consul, e em sua falta a auctoridade local.

## ART. XIX

1458. Se antes da viagem começada sobrevier interdicção do commercio com o logar do destino do navio; — se se prohibir a exportação de fazendas, para que o navio for especialmente fretado; — ou se o navio for embargado por ordem superior; — nada será devido aos officiaes e gentes da tripulação, salvo os dias empregados no serviço do navio, deduzidos os adiantamentos feitos.

## ART. XX

1459. Tendo logar a interdicção de commercio ou embargo do navio durante o curso da viagem, os officiaes e gente da tripulação receberão as soldadas convindas até ao momento em que forem despedidos, e serão indemnizados do transporte de retorno nos termos do art. XVIII.

## ART. XXI

1460. Prolongando-se a viagem por facto do capitão ou dos afretadores, o preço das soldadas dos marinheiros, justos por viagem, será augmentado na razão da prolongação. Fazendo-se a descarga do navio voluntariamente em logar mais proximo do desi-

gnado no fretamento, não tem logar diminuição alguma no preço das soldadas. Se a abreviação ou prolongação da viagem provierem de força maior, subsiste o ajuste sem alteração do preço das soldadas.

## ART. XXII

1461. Sendo as gentes da tripulação justas a partes, não lites será devida indemnisação alguma nem jornaes pelo rompimento, retardação, ou prolongação de viagem causados por força maior.

Provido o rompimento, retardação, ou prolongação de ~~partes~~ dos carregadores, as gentes da tripulação terão parte na indemnisação concedida ao navio.

Estas indemnisações serão divididas entre os donos do navio e as gentes da tripulação na mesma proporção, em que o deveria ser o frete.

Se a interrupção, retardação, ou prolongação provierem de facto do capitão ou donos, elles serão obrigados a indemnisações proporcionaes para com as gentes da tripulação.

## ART. XXIII

1462. Ajustando-se os officiaes e gentes da tripulação para diversas viagens, poderão, terminada cada viagem, exigir as suas soldadas.

## ART. XXIV

1463. No caso de presa e confisco, fractura e naufragio com perda inteira do navio e fazendas, os officiaes e gentes da tripulação não têm direito a exigir soldadas algumas. Mas não serão obrigados a repor os adiantamentos recebidos.

## ART. XXV

1464. Salvando-se alguma parte do navio, os officiaes e gentes da tripulação serão pagos de suas soldadas pelo producto das reliquias salvadas. Não bastando para isso, ou salvando-se fazendas sómente, serão pagos subsidiariamente pelo frete.

## ART. XXVI

1465. As gentes da tripulação, assoldadas a frote, serão pagas sómente pelo frete, na proporção do que receber o capitão, ou o afretador.

## ART. XXVII

1466. Seja qual for o modo por que as gentes da equipagem fossem assoldadas, ser-lhes-hão pagos os dias empregados na recobração dos salvados. Mostrando nesse emprego uma actividade especial, seguida de successo feliz, receberão uma recompensa extraordinaria a titulo de salvado.

## ART. XXVIII

1467. Todo o serviço extraordinario, prestado pelos officiaes ou gentes da tripulação, será notado no diario, e dará logar a uma recompensa particular.

## ART. XXIX

1468. Toda a pessoa da tripulação, que cair doente no curso da viagem, ou que, quer em serviço do navio, quer num combate contra inimigos ou piratas, for ferido ou mutilado, será pago das suas soldadas, tractado e curado, e em caso de mutilação indemnizado, a arbitrio do juiz, havendo contestação.

## ART. XXX

1469. As despesas do tractamento e curativo são a cargo do navio e frete, se a doença, feridas, ou mutilação foram occasionadas pelo serviço do navio. Se tiverem logar em combate em defesa do navio, as despesas e indemnisação serão repartidas pelo navio, frete e carga em forma de avaria grossa.

## ART. XXXI

1470. Se á partida do navio o doente, ferido ou mutilado, não poder sem perigo continuar a viagem, o tractamento e curativo serão continuados até o restabelecimento. O capitão é obrigado, antes de partir, a fazer face a estas despesas, e a prover na man-tença do doente ou ferido.

## ART. XXXII

1471. O doente, ferido ou mutilado, não só tem direito ás soldadas até que seja perfeitamente curado, mas até o dia em que possa estar de volta para o logar, d'onde o navio partiu; — e a receber, além d'isso, uma indemnisação para as despesas da viagem de retorno.

## ART. XXXIII

1472. Nos casos previstos pelos artigos XXX, XXXI, e XXXII, ha sómente acção contra o navio e frete, ou contra o navio, frete e carga.

## ART. XXXIV

1473. Se um official ou outrem da tripulação, sahido do navio sem licença, adoecer, for ferido ou mutilado em terra, as despesas do tractamento e curativo se farão por sua conta propria.

## ART. XXXV

1474. Morrendo qualquer dos homens da tripulação, as despesas funerarias serão feitas por conta do navio.

## ART. XXXVI

1475. O capitão é obrigado a ter conta dos effeitos deixados pelo defuncto e a inventarial-os na presença de dois da tripulação, que com elle assignarão o inventario. O mesmo deverá praticar com effeitos de passageiros mortos a bordo.

## ART. XXXVII

1476. As soldadas do marinheiro fallecido são devidas a seus herdeiros nos termos seguintes. Sendo justos a mez, são devidas até o fim do mez corrente. Tendo sido justo de ida e volta, é-lhe devida ametade das soldadas, morrendo na ida; e o total, fallecendo

na torna-viagem. Se for justo a partes, deve-se-lhe o seu quinhão inteiro, fallecendo depois da viagem começada. As soldadas das gentes da tripulação, mortas na defesa do navio, são devidas por inteiro, chegando o navio a bom porto.

## ART. XXXVIII

1477. O official ou marinheiro, tomado no navio e feito escravo, não tem acção alguma contra o capitão, donos, ou afretadores para pagamento do seu resgate. Deverá todavia ser pago das suas soldadas até ao dia em que for captivado, ou tomado, nas proporções determinadas no artigo precedente.

## ART. XXXIX

1478. O official ou marinheiro, tomado ou captivado em quanto mandado ao mar ou á terra em serviço do navio, tem direito contra navio e frete, nos termos dos artigos XXIV e XXV, no inteiro pagamento de suas soldadas, e, além d'isso, a uma indemnisação para seu resgate, chegando o navio a bom porto.

## ART. XL

1479. Se o official ou marinheiro for mandado ao mar ou á terra em serviço do navio, devem esta indemnisação os donos do navio. Se for mandado ao mar ou á terra em serviço do navio e carga, devem a indemnisação os donos do navio e da carga.

## ART. XLI

1480. A quantia, cobrança e emprego d'esta indemnisação, serão reguladas por arbitradores.

## ART. XLII

1481. Despedindo o capitão os seus officiaes ou gentes da tripulação por causas legitimas, é obrigado a pagar-lhes as soldadas convindas até o dia da despedida, calculadas segundo o caminho até esse dia andado. Verificando-se a despedida antes do começo da viagem, devem ser-lhes pagos os dias que tiverem de serviço.

## ART. XLIII

1482. Reputam-se causas legitimas neste caso: — 1.º a insubordinação; — 2.º a embriaguez habitual; — 3.º rixas e pancadas a bordo; — 4.º rompimento de viagem permitido ou obrigado, observado a este respeito o que se acha estabelecido neste codigo.

## ART. XLIV

1483. Todo o official ou homem da tripulação, que provar haver sido despedido sem causa legitima, terá direito a uma indemnisação contra o capitão.

## ART. XLV

1484. Esta indemnisação será fixada: — no terço das soldadas, que o despedido teria verosimilmente ganho durante a viagem, se foi despedido antes de ella começada; — no montante das soldadas

que teria percebido desde a despedida até ao fim da viagem, e das passas de retorno, sendo despedida no curso da viagem.

O capitão em nenhum d'estes casos poderá repetir dos donos do navio o que pagara a título de indemnidade, salvo se por elles fôra auctorisado para fazer a despedida.

ART. XLVI

1485. Os officiaes e gentes da tripulação podem recusar-se ao serviço nos casos seguintes: — 1.º querendo o capitão mudar de destino antes do começo da viagem para que foram justos; — 2.º se, antes da viagem começada, o reino é involvido numa guerra maritima; — 3.º se antes da viagem começada, achando-se o navio num porto de arribada, houvesse noticias certas de que a febre amarella, a peste, a cholera-morbus asiatica, ou outra moléstia epidemica semelhante, grassava no lugar do destino; — 4.º se, antes da viagem começada, o navio muda de caixa, ou passa por inteiro a novos donos; — se antes da viagem o capitão morre, ou é despedido pelo dono ou caixa do navio; — 6.º se, assoldados para viajar em comboio, este não fosse concedida.

ART. XLVII

1486. As gentes da tripulação têm obrigação de continuar no serviço, se o capitão, fóra do reino, achar a bem navegar para outro porto livre, e nelle descarregar e recarregar o navio, posto que a viagem se prolongue. Neste caso as pessoas justas por viagem receberão um augmento de soldada na proporção da prolongação.

ART. XLVIII

1487. Não é licito ao capitão, durante a viagem, adiantar ás gentes da tripulação além d'um quarto das soldadas que recebem.

ART. XLIX

1488. Tendo logar a despedida por causas legitimas, fóra do reino, o capitão é obrigado a dar a cada um dos despedidos uma ordem sobre o caixa, ou donos do navio, pela quantia que lhes for devida.

ART. L

1489. Os officiaes ou gentes da tripulação não podem intentar litigio contra o capitão ou navio antes da viagem terminada: pena de perdimento das respectivas soldadas por inteiro. Toda via, achando-se o navio em bom porto, os officiaes ou gentes da tripulação, ou mal tractados, ou a quem o capitão não tivesse dado o sustento necessario, poderão demandar a resolução de seu contracto perante o consul, e, na sua falta, perante o magistrado do lugar.

ART. LI

1490. O capitão, dono ou caixa do navio, são obrigados a entregar no fim da viagem os effectos e dinheiros, e a pagar as soldadas das gentes da tripulação mortas, ou que ficassem para trás,

a seus herdeiros ou representantes: na falta d'estes devem conformar-se com a lei geral a esta respeito.

ART. LII

1491. As gentes da tripulação, terminada a viagem para que foram justas, serão obrigadas, exigindo-o o capitão ou dono do navio, a descarregar o navio, a fundear-o, a desparralhar-o, a conduzi-lo a surgidouro seguro, e a amarral-o; a fazer o seu relatório de mar, e a comproval-o com juramento, quer separada, quer conjuntamente com o capitão, dentro em tres dias depois da descarga.

ART. LIII

1492. Tendo os officiaes e gentes da tripulação satisfeito a quanto se acha prescripto no artigo precedente, serão despedidos o pago de suas soldadas dentro de vinte e quatro horas.

ART. LIV

1493. Se o capitão, caixa ou donos do navio, demorem sem causa legitima o pagamento das soldadas, serão obrigados a dar a cada official tres cruzados, e a cada marinheiro um cruzado por cada dia de retardamento.

ART. LV

1494. Provindo o retardamento, mencionado no artigo precedente, de culpa do capitão ou caixa, este augmento de pagamento determinado não será levado em conta a cargo do navio ou parceria.

ART. LVI

1495. Perdendo-se o navio; — ou sendo tomado e declarado boa presa; — ou em caso de o frete não ser devido; — e quando nada se salva do navio; — as gentes da tripulação, que revertirem ao reino serão todavia obrigadas a comprovar com juramento o relatório de mar do capitão, ou a fazer a sua declaração em separado, e a confirmal-a por juramento: nos dias, que a esse fim forem demorados, vencerão o salario marcado no art. LIV.

ART. LVII

1496. O navio e frete são especialmente vinculados por privilegio ás soldadas das gentes de mar, e em nenhum caso o réo será ouvido sem deposito.

ART. LVIII

1497. O navio e frete respondem para com os proprietarios da carga pelos damnos que soffrerem por delictos, omisões, ou culpa do capitão e gentes da tripulação, perpetrados e tidos em serviço, salvas as acções dos donos do navio contra o capitão e d'estes contra as gentes da tripulação. O salario do capitão e soldadas das gentes da tripulação são especialmente responsaveis nestas acções.

## TITULO IX

## DOS FRETAMENTOS E CONHECIMENTOS

## SECÇÃO I

## Da forma e objecto dos contractos de fretamentos

## ART. I

1498. O contracto de locação-condução d'uma embarcação qualquer chama-se contracto de fretamento. O locador denomina-se fretador; o conductor afretador. O seu preço chama-se frete. A convenção pôde ter logar: — 1.º pelo que se chama fretamento redondo, isto é, por todo o navio, ou sómente por uma parte d'elle, para uma ou mais viagens; ou — 2.º pelo que se diz fretamento á carga, á colheita, ou á prancha, que tem logar quando o capitão recebe de quantos se lhe apresentam as fazendas, que bem lhe parece, para serem carregadas e transportadas ao logar do destino.

## ART. II

1499. O fretamento deve ser feito por escripto, quando o navio é fretado na totalidade, ou em parte, para uma viagem de mar. Este contracto, e o seu instrumento chama-se — *carta-partida* ou *carta de fretamento*.

## ART. III

1500. A carta-partida deve enunciar: — 1.º o nome e porte do navio; — 2.º o nome do capitão; — 3.º o nome do fretador e o do afretador ou carregador; — 4.º o logar e tempo convindo para carga e descarga; — 5.º o frete ou preço do contracto; — 6.º se o fretamento é total ou parcial; — 7.º a indemnisação convinda em caso de retardamento.

## ART. IV

1501. A camara do capitão em nenhum caso é comprehendida no fretamento do navio por inteiro. Todavia o capitão não pôde carregar fazendas na camara, nem por sua conta, nem por conta de terceiro, sem consentimento do afretador. As fazendas carregadas, em caso de contravenção, serão confiscadas a favor do afretador. O mesmo procede ácerca dos logares do navio chamados *reservados*, se no fretamento ha a clausula de logares reservados.

## ART. V

1502. Não se achando estipulada na carta-partida a estallia ou tempo de carga e de descarga, uma e outra se deverão fazer no reino e colonias no espaço de quinze dias de trabalho consecutivos

depois que o capitão declarar que está prompto a tomar carga ou a descarregar. Devendo parte da carga ser carregada ou descarregada num logar e parte em outro, o tempo de carga e descarga estipulada ficará suspenso durante o trajecto do navio d'um logar a outro, sem que o intervallo possa contar-se.

## ART. VI

1503. O tempo de descarga no estrangeiro, não se achando aprasado na carta-partida, será regulado pelas leis e usas dos respectivos logares.

## ART. VII

1504. O fretador ou capitão, que declarar o navio de porte maior do que na realidade é, será obrigado a uma diminuição proporcional no preço do fretamento, além de responder por perdas e damnos para com o afretador.

A differença não será tomada em consideração, quando a declaração não differir da verdadeira tonelagem além da quadregesima parte, ou quando fôr conforme á certidão da arqueação.

## ART. VIII

1505. O frete só pôde ser exigido finda a viagem, não havendo na carta-partida convenção ácerca da epocha e modo do seu pagamento.

## ART. IX

1506. Todo o navio pôde ser fretado por viagem, por mez, ou por qualquer outro modo em que as partes convierem.

## ART. X

1507. A viagem reputa-se começada desde o momento em que o navio sahir do porto donde fôr expedido.

## ART. XI

1508. Sendo o navio fretado a mez, o frete corre desde o dia em que o navio partir, nos termos do artigo precedente, salvo convenção em contrario.

## SECÇÃO II

## Dos direitos e obrigações do fretador, e do afretador

## ART. XII

1509. Quando o afretador não carrega cousa alguma no tempo fixado pela carta-partida ou pela lei, tem o fretador a escolha — ou de pedir a indemnisação estipulada na carta-partida pela demora, ou uma indemnisação regulada por expertos em falta de convenção; — ou de resilir o contracto de fretamento, e de exigir do afretador ametade do frete convindo com avaria e chapéo; — ou de emprehender a viagem sem carga, e, finda ella, exigir do

afretador o frete por inteiro, e os dias supplementares de prancha, a ter lugar.

#### ART. XIII

1510. Quando o afretador carregar só parte no tempo aprazado, o fretador tem a escolha: — ou de pedir as indemnidades mencionadas no artigo precedentes; — ou de emprender a viagem com a parte da carga, nos termos do ultimo periodo do referido artigo.

#### ART. XIV

1511. Acontecendo ao navio partido sem carga, ou com só parte da carga, alguma avaria durante a viagem, que se devesse regular como avaria grossa, no caso que tivesse a carga inteira, o fretador terá direito de exigir do afretador a contribuição de dois terços pelo não carregado.

#### ART. XV

1512. Renunciando o fretador ao contracto antes do começo dos dias supplementares de prancha sem nada haver carregado, será obrigado a pagar ao fretador ou capitão ametado do frete estipulado na carta-partida.

#### ART. XVI

1513. Tendo o fretador direito de partir sem carga, ou só com parte d'ella, pôde, em segurança do frete e de avaria grossa, completar a carga por outrem sem consentimento do fretador. Neste caso o fretador tem direito ao beneficio do novo frete, e no caso de avaria grossa não responde pela contribuição que recáia sobre essas outras fazendas; mas é obrigado ao pagamento das demoras, ou a qualquer outro damno proveniente de sua falta, a ter lugar.

#### ART. XVII

1514. Carregando o afretador além do que foi estipulado na carta-pedida, é obrigado a pagar o frete do excedente pelo preço regulado nella.

#### ART. XVIII

1515. O fretador ou capitão tem direito de exigir do afretador ou do consignatario da carga a descarga do navio, e o pagamento do frete e da avaria, terminado o tempo de descarga, estipulado na carta-partida.

#### ART. XIX

1516. Havendo contestação sobre a descarga, o juiz pôde auctorisar e ordenar o deposito das fazendas nas mãos de terceiro, salvo o direito do fretador sobre as mesmas fazendas.

#### ART. XX

1517. Se na epocha fixada no contracto o navio se não achar nos tempos de receber as fazendas a carregar, o fretador será responsável para com o afretador por perdas e danos.

#### ART. XXI

1518. O afretador é obrigado a entregar ao fretador ou ao capitão, dentro do prazo de quarenta e oito horas depois de finda a carga, todos os papeis e documentos, requeridos pela lei para e transporte das fazendas; salvo havendo convenção expressa sobre o tempo d'essa entrega.

#### ART. XXII

1519. É licito ao fretador ou capitão fixar o tempo, durante o qual o navio estará á carga, quando tomar a frete, á escheita, ou á prancha. Findo o tempo marcado, o capitão será obrigado a partir com o primeiro vento favoravel, salvo convindo com os carregadores sobre ulterior demora: aliás responderá por perdas e danos.

#### ART. XXIII

1520. Sendo o navio fretado á colheita ou prancha, e não se achando fixada pelo capitão a epocha da partida, cada qual dos carregadores poderá retirar de bordo as suas fazendas sem pagar frete, restituindo os recibos ou conhecimentos, dando fiança pelos que tiver remettido, e pagando as despesas da carga, desarrumação e descarga. Todavia, se o navio estiver carregado já além de ametado, o capitão será obrigado a partir com o primeiro vento favoravel, exigindo-o a maioria dos carregadores, sem que nenhum outro carregador possa retirar as suas fazendas carregadas.

#### ART. XXIV

1521. Sendo um navio embargado na partida, na viagem ou no lugar da descarga, por facto ou negligencia do afretador, ou de algum dos carregadores, o afretador ou esse carregador será obrigado para com o fretador, capitão e demais carregadores, pelas perdas e danos que o navio ou as fazendas soffrerem por isso.

#### ART. XXV

1522. O capitão ou fretador respondem para com o afretador por perdas e danos, se por culpa ou negligencia de qualquer d'elles o navio fór embargado ou retardado na partida durante a viagem, ou no lugar da descarga ou destino.

#### ART. XXVI

1523. Se o fretador do navio soffre neste mesmo sentido algum damno por culpa ou negligencia do capitão, terá contra elle acção por perdas e danos, que neste caso e nos dos artigos precedentes serão reguladas por expertos.

#### ART. XXVII

1524. Se o carregador ou afretador carregar, sem que o capitão saiba e consente, fazendas, cuja entrada ou sahida fór prohibida; — ou se por qualquer outro facto illicito ao tempo da carga ou descarga causar danos ao navio, capitão ou outros interessados,

será obrigado a indemnisa-los; e ainda que as fazendas sejam confiscadas, será obrigado a pagar o frete por inteiro e a avaria grossa.

## ART. XXVIII

1525. Se o capitão fôr obrigado a fazer concertar o navio durante a viagem, o afretador ou carregador será obrigado a esperar, até que o navio seja concertado: — ou poderá retirar as suas fazendas, pagando o frete por inteiro e a avaria grossa, e salvas as disposições do artigo LX d'este titulo.

Se o navio não poder ser concertado, o capitão é obrigado a afretar por sua conta, e sem poder exigir augmento algum de frete, um ou mais navios para transportar as fazendas da carga ao logar do destino. Se o capitão não poder afretar outro ou outros navios, só se deve o frete á proporção da viagem andada. Se neste último caso os carregadores ou a maior parte d'elles acharem a bem afretar navios para o transporte das fazendas ao logar do destino, e d'ahi resultar augmento de frete, cada carregador contribuirá para elle na proporção do primeiro frete convindo.

## ART. XXIX

1526. Provando os afretadores que, quando o navio se fez á vela, estava innavegavel, não serão obrigados a frete algum; e terão direito a perdas e damnos.

Tem logar esta prova não obstante e contra a certidão da visita por sahida do art. XVIII, tit. IV d'este livro.

## ART. XXX

1527. Deve-se frete por inteiro das fazendas que o capitão fôr obrigado a vender nos termos do art. XXXIV, tit. IV, d'este livro. Chegando o navio a bom porto, deve-se por inteiro; perdendo-se o navio, deve-se em parte e á proporção da viagem andada, e é abatido no producto da venda.

## ART. XXXI

1528. O frete das fazendas alijadas para a salvação commum do navio e carga é devido a cargo da contribuição, no caso em que, segundo as determinações do presente codigo, a contribuição tenha logar.

## ART. XXXII

1529. Não se deve frete algum de fazendas perdidas por naufragio ou varação, roubo de piratas, ou tomadas por inimigo. O afretador terá meamo nestes casos o direito de repetir o frete adiantado, salvo convenção em contrario.

## ART. XXXIII

1530. Resgatando-se o navio e fazendas, ou salvando-se do naufragio, deve-se o frete até ao logar da presa ou naufragio, á proporção de frete estipulado. Se o capitão conduzir as fazendas mal-

vas ou resgatadas ao logar do destino, deverá ser pago do frete por inteiro, contribuindo por avaria grossa no damno e resgate.

## ART. XXXIV

1531. Salvando-se no mar ou nas praias sem cooperação do capitão fazendas que fizeram parte da carga, e sendo depois entregues ás partes interessadas, não se deve frete algum d'essas fazendas.

## ART. XXXV

1532. O fretador ou capitão não poderá reter as fazendas no navio a pretexto de falta de pagamento de frete, avaria grossa, e despesas algumas. Poderá contudo no tempo da descarga requerer o deposito das fazendas em mão de terceiro até ao pagamento do que lhe fôr devido; — e pedir a venda d'ellas, sendo susceptiveis de estragar-se na demora. Não podendo a avaria grossa ser immediatamente regulada, é dado ao capitão o pedir a consignação judicial d'uma somma arbitrada pelo juiz.

## ART. XXXVI

1533. O capitão, que descarregar as fazendas sem se fazer embolsar do frete, avarias e outras despesas, ou sem pôr em practica os meios que lhe facultam as leis do logar da descarga, não poderá exigir cousa alguma do afretador ou carregador, provando este que carregára as fazendas na qualidade de commissario, e por conta de terceiro.

## ART. XXXVII

1534. Recusando o consignatario receber as fazendas, o fretador ou o capitão poderá, por auctoridade judicial, fazer vender, sendo necessario, todas ou parte d'ellas para embolso do frete, avarias e despesas, com obrigação de consignar o resto em deposito judicialmente; e ficando-lhe salvo o direito contra os afretadores ou carregadores pelo resto, em caso de insufficiencia.

## ART. XXXVIII

1535. O fretador ou capitão tem preferencia a todos os crédores por seu frete, avarias e despesas, sobre as fazendas de carga, durante vinte dias depois da entrega, a não terem passado a mãos de terceiro.

## ART. XXXIX

1536. Em todos os casos, em que o frete fôr justo por numero, peso ou medida, o fretador terá direito de requerer que as fazendas carregadas sejam contadas, medidas ou pesadas a bordo do navio antes da descarga.

## ART. XL

1537. Descarregando-se as fazendas neste caso sem se contar, medir ou pesar, o consignatario terá direito de verificar a identidade, numero, medição e peso, por attestado jurado d'aquelles que a serviço seu fizeram a descarga.

## ART. XLI

1538. Havendo presumpção de que as fazendas foram damnificadas, estragadas, roubadas ou diminuídas, o capitão consignatário, ou quaesquer pessoas interessadas, terão o direito de requerer que as fazendas sejam judicialmente visitadas, examinadas, e os danos estimados a bordo antes da descarga. Este procedimento, requerido pelo proprio capitão, não prejudicará os seus meios de defesa.

## ART. XLII

1539. Se as fazendas forem entregues por recibo, ou conhecimento com recibo, que declare que se acham damnificadas, estragadas, roubadas ou diminuídas, os consignatarios conservarão direito de fazel-as examinar judicialmente, com tanto que o exame se faça dentro de quarenta e oito horas depois da entrega.

## ART. XLIII

1540. Não sendo a avaria ou diminuição visível por fóra, o exame judicial poderá validamente fazer-se depois que as fazendas passarem ás mãos dos consignatarios, com tanto que se verifique dentro de quarenta e oito horas depois da descarga, e que a identidade das fazendas se comprove nos termos do artigo XL d'este titulo, ou de outra maneira legal.

## ART. XLIV

1541. O afretador não pôde em caso algum pedir diminuição do frete estipulado, uma vez que o fretador e capitão tenham por sua parte satisfeito ao contracto de fretamento.

## ART. XLV

1542. O carregador não poderá em caso algum abandonar as fazendas ao frete. Todavia, se as vasilhas com liquidos vertessem durante a viagem, de maneira que se achassem vazias, ou quasi vazias, as vasilhas poderão ser abandonadas ao frete, avaria e despesas.

## ART. XLVI

1543. Afretando-se neste reino ou dominios navios estrangeiros, os seus capitães e os navios ficam sujeitos ás disposições do presente codigo.

As mesmas disposições regularão e obrigarão os capitães no que respeitar á descarga, e a qualquer outro acto exequível neste reino e dominios, se o fretamento tiver logar no estrangeiro.

## SECCÃO III

## Da resolução dos contractos de fretamento

## ART. XLVII

1544. O contracto de fretamento resolve-se, sem que as partes possam exigir frete ou indemnisação, nos casos seguintes: — 1.º se, antes da partida do navio, a sahida é impedida por força maior, sem distinguir se o navio foi afretado para transporte de fazendas para fóra do reino, ou se, achando-se no estrangeiro, foi afretado e fretado por habitantes d'estes reinos; — 2.º se antes do começo da viagem se prohibe a exportação de todas ou parte das fazendas, comprehendidas numa só carta-partida, do logar d'onde deve partir; ou a importação no do seu destino; — 3.º se antes da partida do navio ha interdicção de commercio com o paiz para que é destinado. Em todos estes casos as despesas de carga e descarga fazem por conta do afretador.

## ART. XLVIII

1545. O contracto de afretamento pôde resolver-se a requerimento d'uma das partes, sobrevindo guerra antes da viagem começada, em consequencia da qual o navio e carga, ou um d'estes objectos, cassem de ser considerados como propriedade neutra. Não sendo livres nem o navio nem a carga, o fretador e afretador não poderão exigir um do outro indemnisação alguma, e as despesas da carga e descarga farão por conta do afretador. Se a carga sómente não fór livre, o afretador pagará ao fretador todas as despesas que fizera para equipar a embarcação e nos salarios e sustento da tripulação, até ao dia em que pedir a resolução do contracto, — ou, se as fazendas já se acharem a bordo, até o dia em que forem descarregadas. Se sómente o navio não fór livre, o fretador ou capitão pagará todas as despesas de carga e descarga.

## ART. XLIX

1546. Nos casos mencionados no artigo precedente e no numero 1.º do art. XLVII, o fretador ou capitão tem direito a pedir os dias de prancha supplementares, havendo-os, e a avaria grossa por damno acontecido antes do rompimento da viagem.

## ART. L

1547. Sendo um navio fretado para muitos destinos, e achando-se, depois de acabar uma viagem, num porto, em que devia começar outra, no caso de sobrevir guerra antes do começo da nova viagem, serão observadas as seguintes disposições: — 1.º se nem o navio nem a carga são livres, o navio deverá permanecer no porto até á paz, ou até que possa partir em comboio ou d'outro



modo seguro, ou até novas ordens dos donos do navio, e da carga, transmittidas ao capitão. Achando-se carregado o navio, o capitão poderá depositar a carga em armazem ou lugar seguros até que possa continuar viagem, ou se tomem outras medidas. Os salarios e sustento das gentes da equipagem, alugueis de armazens, e outros gastos causados pelo retardamento, serão a cargo do fretador e afretador por avaria grossa. Não se achando o navio ainda carregado, os dois terços das despesas farão por conta do afretador.

2.º Se é só o navio que não é livre, o contracto para a viagem a fazer resolve-se a requerimento do fretador. Estando o navio carregado, o fretador ou capitão pagará as despesas da carga e descarga. Neste caso só poderá exigir o frete na razão da viagem já feita, e os dias de prancha supplementares, e a avaria grossa.

3.º Se pelo contrario o navio é livre e só a carga não, e o afretador não quer effectuar a carga, o capitão poderá partir sem carga e ultimar a viagem comprehendida. Neste caso o capitão ou fretador poderá exigir a totalidade do frete convindo, depois de finda a viagem. Quanto á avaria e despesas da carga d'uma nova carregação e do frete d'ahi resultante, serão observadas as disposições dos artt. XIV e XVI d'este titulo.

#### ART. LI

1548. Achando-se um navio no reino ou em paiz estrangeiro, e sendo afretado em lastro para outro lugar para nelle carregar e effectuar uma viagem, resolver-se-ha o contracto, se, chegando o navio ao primeiro destino, sobrevier guerra que lhe impida o seguir viagem ao ultimo destino; nem terá lugar indemnisação alguma por nenhuma das partes, quer o impedimento provenha do navio, quer do navio e da carga.

Se porém o navio fôr livre, e não a carga, o afretador deverá pagar metade do frete convindo.

#### ART. LII

1549. Acontecendo interdicção de commercio com o paiz para que o navio se acha a caminho, e sendo o navio obrigado a voltar com a carga, dever-se-ha sómente frete de ida, posto que o navio fosse fretado de ida e volta.

#### ART. LIII

1550. As convenções subsistem, e não tem lugar indemnisação de perdas e damnos de retardamento, quando um embargo, ou outra força maior só impede temporariamente a sahida do navio. Subsistem da mesma forma as convenções, e não tem lugar augmento algum de frete, occorrendo o embargo ou outro impedimento temporario durante a viagem.

Ao carregador é licito durante o impedimento descarregar as

fazendas á sua custa debaixo da condição de recarregalas, ou indemnisar o fretador ou capitão.

#### ART. LIV

1551. Sendo arretado um navio no curso da viagem por ordem d'uma potencia, nenhum frete se deve pelo tempo da detenção, sendo fretado a mez, nem augmento de frete, se fretado por viagem.

#### ART. LV

1552. Todas as disposições d'esta lei, relativas á resolução dos contractos de fretamento, ou ás obrigações do capitão em caso de superveniencia de guerra e indemnisações, procedem egualmente nos fretamentos á colheita ou á prancha.

### SECÇÃO IV

#### Dos conhecimentos

#### ART. LVI

1553. O conhecimento deve conter: — 1.º a natureza e quantidade, bem como as especies ou qualidades dos objectos a transportar; — 2.º o nome do carregador ou do afretador; — 3.º a designação d'aquelle a quem a consignação é feita; — 4.º o nome e domicilio do capitão; — 5.º o nome e porte do navio; — 6.º o lugar da partida e do destino; — 7.º o preço ou frete; — 8.º as marcas e numeros dos objectos a transportar; — 9.º a assignatura do capitão e a do carregador.

#### ART. LVII

1554. O conhecimento póde ser exarado á ordem, ou ao portador, ou a uma pessoa determinada.

#### ART. LVIII

1555. Cada conhecimento será feito em quatro exemplares: um para o carregador ou afretador; um para aquelle, a quem as fazendas são dirigidas; um para o capitão; um para o caixa ou donos do navio. Os quatro exemplares serão assignados e entregues em resgate dos recibos provisorios nas vinte e quatro horas depois da carga.

#### ART. LIX

1556. O capitão é além d'isso obrigado a dar tantos exemplares de conhecimentos mais, quantos o afretador exigir.

#### ART. LX

1557. Os afretadores ou carregadores não poderão retirar as fazendas já carregadas sem restituir ao capitão os conhecimentos dados. Tando-se remettido já um ou mais conhecimentos, só poderá fazer-se a descarga por auctorisação judicial, determinada com conhecimento de causa, e a fiançando o carregador devida-

mente as consequencias, que dos conhecimentos remettidos possam resultar e com a responsabilidade neste caso de pagar o frete por inteiro, as despesas da descarga, e as que dér logar a desarrumação do resto da carga: tudo isto salvo o determinado no art. XXIII d'este titulo.

## ART. LXI

1558. O conhecimento, redigido na fórma prescripta nesta lei, faz fé entre todas as partes interessadas na carga, e entre ellas e os seguradores, salva aos seguradores a prova em contrario.

## ART. LXII

1559. Não tendo as fazendas carregadas sido entregues por numero, peso ou medida, o capitão poderá declarar no conhecimento que a sua especie, numero, peso ou medida, lhe são desconhecidas.

## ART. LXIII

1560. O capitão tem direito em todos os casos de provar que o seu navio não podia conter a quantidade de fazendas, enunciada no conhecimento. O capitão é todavia obrigado a indemnisar aquelles a quem as fazendas foram consignadas, se na fé dos conhecimentos pagaram ao carregador mais do que o navio continha, salvo ao capitão a sua acção contra o carregador. O capitão não poderá lançar estas indemnisações na conta dos donos do navio.

## ART. LXIV

1561. Havendo diversidade de conhecimentos d'uma mesma carregação, o mais regular terá em preferencia fé.

## ART. LXV

1562. Sendo diversos individuos portadores, cada um d'um conhecimento das mesmas fazendas, aquelle que apresentar um conhecimento em seu nome, prefere, para uma entrega provisoria, aquelle, que só tem um conhecimento á ordem ou ao portador.

## ART. LXVI

1563. Se todos os conhecimentos da mesma fazenda trouxerem os nomes dos portadores respectivos, ou se todos forem á ordem ou todos ao portador, a entrega provisoria será determinada por decisão judicial.

## ART. LXVII

1564. Não é permitido ao capitão descarregar as fazendas sem auctorisação do juiz, sabendo que ha muitos individuos portadores d'um só conhecimento por diversos effeitos, ou tendo-se feito penhora nas fazendas. O capitão nestes casos poderá pedir uma auctorisação judicial para depositar as fazendas em questão onde o juiz determinar, salvo o direito de todos os interessados.

## ART. LXVIII

1565. Os interessados ou o depositario poderão pedir licença ao juiz para vender as fazendas sujeitas a perder-se, quer por sua

natureza, quer pelo estado em que se acharem. O producto da venda, deduzidas as custas, será judicialmente depositado.

## ART. LXIX

1566. Nenhuma penhora, ou embargos de terceiro, não portador do conhecimento, poderá, fóra do caso de reivindicacção segundo á legislação d'este codigo, privar o portador da faculdade de requerer o deposito ou venda judicial das fazendas, salvo o direito do exequente ou do terceiro oppoente sobre o producto da venda.

## TITULO X

## DO DAMNO CAUSADO POR ABALROAÇÃO

## ART. I

1567. Sendo um navio abalroado por outro por culpa do capitão ou gentes da sua tripulação, o damno inteiro, causado ao navio abalroado e sua carga, deverá ser supportado pelo capitão do navio que o tiver causado, e regulado por arbitradores expertos.

## ART. II

1568. Tendo logar a abalroação por culpa dos dois capitães ou das gentes das duas tripulações, cada navio supportará o seu damno. Neste caso, e no do artigo precedente, os capitães são responsaveis para com os donos dos navios e das fazendas, salvo o seu direito contra os officiaes e gentes da tripulação, a ter logar.

## ART. III

1569. Tendo logar a abalroação de navios por accidente puramente fortuito, o damno é supportado pelo navio que o soffreu, salvas as disposições do artigo XV d'este titulo.

## ART. IV

1570. Havendo duvida sobre a causa da abalroação, o damno acontecido aos navios e cargas, depois de estimado por arbitradores, será reunido numa só massa, e supportado por cada um d'elles na proporção do valor respectivo dos navios e das cargas. Este damno será repartido, em fórma de avaria grossa, sobre cada navio e sobre cada carga.

## ART. V

1571. Se um navio, garrando sobre o ferro, cahir sobre o aparelho d'outro navio ancorado ao pé d'elle, lhe cortar a amarra e o soltar da amarração, de maneira que se lhe siga damno, ou naufrague, o navio que garrou é responsavel por todo o damno acontecido a ess'outro navio e á sua carga, determinado por arbitradores.

## ART. VI

1572. Se um navio amarrado num porto, mas sem guardião algum a bordo, ou mal amarrado em comparação dos demais, no dizer de expertos, abalroar e damnificar qualquer outro navio, será responsável pelo damno que causar.

## ART. VII

1573. Todo o navio, que se collocar mal num porto, ou não guardar o logar e distancias marcadas pelo regulamento, ou pelo uso, no dizer de expertos, em caso de abalroação presume-se em culpa, e responde pelos damnos d'ahi resultantes, salva prova em contrario.

## ART. VIII

1574. Todo o capitão, cujo navio estiver ancorado, é responsável pelos damnos causados por falta de marcas ou boias das ancoras da sua amarração; salvo havendo-as perdido sem culpa, e provando não ter podido repol-as.

## ART. IX

1575. Se um navio, devidamente ancorado ou amarrado num porto, sem se desamarrar, e por effeito de correntes, d'uma borrasca, ou d'outra força maior, fizer damno a outros navios que se acharem juncto d'elle, esse damno será supportado pelos navios damnificados como avaria particular.

## ART. X

1576. Todo o capitão, que quizer fazer-se á vela d'um porto de noite, deverá collocar-se na vespera em sitio tal de que possa sair sem risco de damno ou abalroação d'algum dos navios do porto: pena de responder por inteiro pelos damnos d'ahi resultantes.

## ART. XI

1577. Achando-se um navio em pouco fundo, e não podendo safar-se, o seu capitão tem direito, em caso de perigo; para exigir que o navio proximo leve ancora ou pique a amarra para lhe dar passagem, uma vez que o navio ancorado esteja em circumstancias de fazer esta manobra sem perigo proprio: o navio em risco fica obrigado a indemnisar das perdas o navio ancorado.

## ART. XII

1578. Quando dois navios se apresentam a entrar num porto de difficil accesso, o navio mais desviado deve esperar que o mais proximo entre no porto. Dando-se abalroação neste caso, presume-se causada pelo navio que se achava mais distante, salva prova em contrario.

## ART. XIII

1579. O navio que sáe d'um porto deve dar logar e passagem ao navio que entra nelle. O navio que sáe por ultimo d'um porto deve tomar cautelas sobre o navio que sahiu pouco antes d'elle. Havendo nestes casos abalroamento, presume-se no pri-

meiro contra o navio que sáe, e no segundo contra o que sáe por ultimo; salva prova em contrario.

## ART. XIV

1580. O navio que corre á vela é responsável em caso de abalroação para com o navio que, pairando, não possa desviar-se. Esta impossibilidade será determinada por arbitros expertos, provadas devidamente todas as circumstancias do facto com audiência do capitão do navio abalroado; e a responsabilidade do capitão, no caso de fazer-se effectiva, será graduada nos termos do artigo seguinte.

## ART. XV

1581. Se um navio á vela ou seguindo faz damno por abalroamento a outro navio sobre ferro ou amarrado, e a abalroação acontece não por culpa do capitão ou gentes da tripulação do navio abalroador, o navio á vela ou seguindo supportará ametade do damno do navio fundeado ou amarrado, e da carga, sem que este ultimo navio seja obrigado ou responsável pelos damnos acontecidos ao outro navio ou á sua carga.

Este damno será repartido em fôrma de avaria grossa pelo navio e carga.

Não tem logar esta indemnisação, se o capitão do navio amarrado estivesse em estado de prevenir a abalroação, ou de diminuir o damno, manobrando ou picando a amarra, a poder fazel-o sem perigo proprio; — e se o não fez, sendo requerido em tempo pelo capitão do navio abalroante.

## ART. XVI

1582. Se, acontecida a abalroação, um navio é obrigado a buscar um porto de arribada para concertar-se, e se perde nessa derrota, a perda do navio presume-se causada pela abalroação.

## ART. XVII

1583. Em qualquer caso, em que segundo a legislação d'este titulo a responsabilidade recáe por culpa, negligencia ou impericia sobre o capitão ou navio, se o navio estiver pilotado ao tempo do abalroamento, o capitão terá direito a haver a indemnisação em que for condemnado, e que pagar, do piloto estando a bordo, e subsidiariamente da administração de pilotagem.

## TITULO XI

## DO NAUFRAGIO, VARAÇÃO E FRAGMENTOS NAUFRAGOS

## ART. I

1584. Ninguém pôde subir a bordo, e entrar num navio para soccorrel-o, salvar-o, ou debaixo d'outro qualquer pretexto, sem consentimento expresso do capitão, ou do official que suas vezes fizer;

## ART. II

1585. Ninguém pôde salvar um navio encalhado ou partido sobre bancos na costa, nem arrecadar as fazendas naufragadas no mar ou nas praias, estando presente o capitão, ou official que suas vezes fizer, sem consentimento seu.

## ART. III

1586. Salvando-se um navio ou fazendas naufragadas, a sendo conhecidos o dono, o capitão ou official que suas vezes fizer, os objectos salvos serão immediatamente postos á sua disposição, dando fiança bastante ás despesas de salvados.

## ART. IV

1587. Todo aquelle que retiver navios salvos, ou que deixar de entregar immediatamente os effectos naufragados a pedido do capitão official de serviço, consignatario ou proprietario da carga, offerecendo estes fiança bastante, perderá todo o direito a qualquer salario de assistencia ou salvção, e será responsavel pelos damnos causados pela retenção.

## ART. V

1588. As despesas e frete de transporte das fazendas, desde o lugar da salvção ao destino, serão pagas por quem as receber, nos casos previstos nos artigos precedentes, salvo o seu direito e acção, a ter lugar.

## ART. VI

1589. Salvando-se e arrecadando-se um navio ou fazendas no mar ou nas costas d'estes reinos e dominios, ausente o capitão, official de serviço, consignatario ou dono, e não sendo estes conhecidos, os objectos salvos serão immediatamente transportados ao lugar mais proximo da salvção, e entregues á auctoridade administrativa, encarregada dos objectos naufragados, e na falta d'ella á auctoridade local. Em caso de contravenção, os que concorreram para a salvção perderão o que por tal respeito poderia ser-lhes devido, e responderão por perdas e damnos sem prejuizo da acção criminal, a ter lugar.

## ART. VII

1590. O salvamento dos navios encalhados e naufragados, ou a arrecadação das fazendas naufragadas perto das praias, ou nas praias, quer o capitão esteja presente quer ausente, só poderá ter lugar debaixo da direcção exclusiva da auctoridade mencionada no artigo precedente, e, na sua falta, debaixo da direcção da auctoridade local.

Não são considerados para esse effecto como encalhados os navios varados por ordem do capitão ou official que suas vezes fizer, ouvido o conselho do navio, nem os que por caso fortuito derem á costa, de fórma que a descarga se possa fazer regularmente e sem perigo.

## ART. VIII

1591. A auctoridade incumbida dos naufragios, ou em sua falta a auctoridade local é obrigada a fazer inventario fiel das cousas salvas: quanto á restitução é adstricta ás mesmas obrigações para com o capitão, donos ou consignatarios, quas se realisarem nos individuos particulares que salvarem navios ou fazendas nas costas. E reciprocamente os capitães, ou donos dos navios ou fazendas, têm para com a auctoridade as mesmas obrigações adstrictas da salvção, que ficam legisladas para com os particulares.

## ART. IX

1592. A auctoridade que assistir ao naufragio ou arretadação segundo a lei, é obrigada a dar conta ao governo da provincia de todos os eventos acima mencionados, quas tenham occorrido, e das medidas tomadas.

## ART. X

1593. A auctoridade, que presidir ao naufragio e arrecadação, é obrigada, não havendo reclamações, a fazer vender em almoeada e sem perda de tempo todas as fazendas, que por seu máo estado ou por natureza propria são sujeitas a prompta perda, ou cuja conservação e deposito em especie seriam evidentemente contrarios aos interesses do proprietario d'ellas.

## ART. XI

1594. É da obrigação da auctoridade, que presidir ao naufragio e arrecadação, o fazer annunciar dentro dos oito dias seguintes á salvção, numa das gazetas da sua provincia, todas as circumstancias do evento, com designação exacta das marcas e números das fazendas, convidando todos os interessados a fazer as suas devidas reclamações. Este annuncio deverá, sendo possivel, ser repetido por quatro vezes, uma vez cada mez.

## ART. XII

1595. A auctoridade acima mencionada, provado o direito do reclamante por conhecimentos ou outros documentos legaes, será obrigada a entregar os effectos salvos, pago o salario devido pela salvção e despesas. Em caso de duvida acerca de direito do reclamante, em caso de opposição de terceiro, ou de contestação sobre salvção e despesas, as partes serão enviadas para o foro contencioso em juizo competente.

## ART. XIII

1596. Não apparecendo pessoa alguma a reclamar depois dos quatro annuncios acima mencionados, os objectos salvos serão vendidos em almoeada, e o seu producto, deduzidas as despesas de salvados, será consignado no deposito judicial. A approvação judicial da conta não prejudica o direito dos interessados, que sem embargo d'ella o poderão fazer valer em juizo.

## ART. XIV

1597. Compete ao proprietario dos objectos salvos o direito de reclamar o producto da venda durante o espaço de dez annos: não apparecendo ninguem a reclamar nesse prazo, o deposito ficará com a natureza de bens vagos. Os objectos pertencentes a inimigos nunca poderão ser reclamados.

## ART. XV

1598. Nunca se perceberá direito algum de varação ou naufragio, nem outro semelhante de navio ou fazendas naufragadas, quer pertençam a nacionaes, quer a estrangeiros. Esta disposição não destroe o direito de confisco de fazendas ou navio naufragado, pertencentes a inimigo.

## ART. XVI

1599. O salario devido pelo soccorro do navio ou fazendas em perigo ou naufragadas, é de duas especies, a saber: salario de assistencia e salario de salvação ou salvados.

## ART. XVII

1600. Deve-se salario de assistencia, quando o navio e carga, conjuncta ou separadamente, são repostos no mar, e conduzidos a bom porto. Este salario é regulado por arbitradores expertos, tendo em conta: — a promptidão de serviço, apenas descoberto o primeiro perigo; — o tempo empregado; — o numero das pessoas que indispensavelmente deveriam assistir; — a natureza do serviço; — e enfim o perigo annexo ao serviço.

## ART. XVIII

1601. São casos de salvamento, ou salvado: — recuperando-se e salvando-se um navio ou fazendas encontradas no mar alto ou nas praias sem direcção; — salvando-se fazendas d'um navio dado á costa, ou varado sobre penedos em tal perigo, que se não possa considerar nem de segurança para as fazendas, nem asylo ás gentes da tripulação; — retirando-se as fazendas d'um navio effectivamente partido; — finalmente se, achando-se um navio em perigo imminente ou sem segurança, é abandonado pela tripulação: — ou quando, tendo-se esta ausentado, o navio é occupado pelos que querem salv-o, e conduzido ao porto com toda ou parte da carga.

## ART. XIX

1602. Na contestação do salario de salvamento ou salvados deve considerar-se não só a determinação da segunda alinea do art. XVII, mas tambem o risco em que têm estado os objectos salvados, e o valor d'estes objectos, dado por arbitradores expertos.

## ART. XX

1603. A estimação dos salarios de assistencia e dos salarios de salvados, bem como a nomeação dos arbitradores expertos, em caso de contestação, será feita e determinada pelo juiz competente.

## ART. XXI

1604. Sendo o navio abandonado pelo capitão e gentes da tripulação, e occupado pelos que quizeram salv-o, será lícito ao capitão e outros officiaes de serviço volver ao navio, e tomar d'elle o commando. Os occupantes serão obrigados nesse caso, pena de perdimento de seu salario de assistencia, e responsabilidade de perdas e damnos, a entregar ao capitão o commando do navio, ficando-lhes salvo o direito a salvados, anteriormente adquiridos.

## ART. XXII

1605. Perdendo-se um navio ou fazendas salvas, e entregues ao donó sobre fiança, entre o lugar do salvamento e o do destino, sem haver precedido estimação do seu valor, os arbitradores expertos darão ao navio e fazendas salvas o valor que provavelmente teriam tido no lugar onde estes objectos se entregaram.

## ART. XXIII

1606. As questões ácerca de salarios de assistencia e de salvados serão decididas no reino pelo juiz commercial do lugar do destino do navio: sendo o navio fretado no reino para o estrangeiro, conhecerá d'ellas o juiz commercial do lugar em que se fez o fretamento.

## ART. XXIV

1607. As contestações sobre salarios, devidos por navios vindos do estrangeiro sem destino a estes reinos, serão levadas ante o juizo competente do porto do reino onde o navio entrar ou fór conduzido. As disposições do artigo precedente serão applicadas ao capitão d'este navio, que mudasse de destino para um lugar d'este reino.

## ART. XXV

1608. Toda a convenção, transacção ou promessa sobre salarios de assistencia ou salvados será nulla, sendo feita no mar alto ou ao tempo da varação com o capitão ou outro official, quer a respeito do navio, quer das fazendas que se acharem em perigo. Todavia, terminado o perigo, é lícito a cada um fazer transacções e ajustes amigaveis: porém mesmo neste caso não serão obrigatórios dos donos, consignatarios ou seguradores, se estes não consentirem nelles.

## ART. XXVI

1609. Os fragmentos e fazendas salvas de naufragio ou varação são especialmente obrigados por privilegio ao pagamento dos salarios de salvados e de assistencia. Este privilegio é subrogado no preço, producto da sua venda.

## TITULO XII

## DAS ARRIBADAS FORÇADAS

## ART. I

1610. Diz-se arribada forçada a entrada necessaria em porto ou lugar distincto dos determinados na viagem do navio. São justas causas de arribada forçada:—1.º a falta de viveres ou aguada;—2.º o temor fundado de inimigos ou piratas;—3.º qualquer accidente acontecido ao navio, que o inhabilite de continuar a navegação.

## ART. II

1611. Em qualquer dos casos previstos no artigo precedente, ouvidos os principaes da tripulação, e lançada e assignada a resolução no diario de bordo, o capitão poderá proceder á arribada. Nesta deliberação o capitão terá voto de qualidade.

Dentro de vinte e quatro horas depois da entrada no primeiro porto de arribada, o capitão é obrigado a cumprir com as determinações expressas nos art. XLV e seguintes do tit. IV d'este livro.

Os interessados na carga, que se acharem a bordo no acto da deliberação, não poderão votar nella; mas poderão contra ella protestar, e o seu protesto será tomado e assignado no mesmo livro em seguida do termo de mar.

## ART. III

1612. Fazem sempre por conta do armador ou fretador as despesas occasionadas pela arribada forçada.

## ART. IV

1613. Sendo a arribada legitima, nem o dono nem o capitão respondem pelos prejuizos, que da arribada possam seguir-se aos carregadores ou proprietarios da carga. Sendo a arribada illegal, o capitão e dono serão conjunctamente responsaveis até á concorrência do valor do navio e fretes.

## ART. V

1614. Considerar-se-ha legitima toda a arribada forçada, que não proceder de dolo, negligencia ou culpa do dono, capitão do navio, ou gentes da tripulação.

## ART. VI

1615. Considera-se illegitima a arribada:—1.º se a falta de viveres e aguada proceder de não haver-se feito o avistalhamento necessario, segundo o costume e uso da navegação, ou de haver-se perdido e estragado por má arrumação ou descuido, no dizer de arbitadores;—2.º se o temor ou inimigos de piratas não fôr

manifesto e fundado em factos positivos e justificaveis;—3.º nascendo a ruina do navio de falta de bom concerto, apercebimento, equipação e má arrumação;—4.º resultando de disposição des-acertada do capitão, ou de falta de precaução sua, no dizer de arbitadores expertos.

## ART. VII

1616. Só pôde autorisar-se a descarga no porto d'arribada, sendo indispensavel para concerto do navio, ou reparo d'avariazna carga. Nestes casos deve proceder no reino e dominios auctorição do juiz competente:—no estrangeiro, auctorição do consul portuguez, havendo-o; e, em sua falta, da auctoridade local.

## ART. VIII

1617. O capitão é responsavel pela guarda e conservação da carga descarregada, salvos accidentes de força maior.

## ART. IX

1618. A carga avariada será reparada ou vendida segundo as circumstancias, debaixo da auctorição marcada no artigo penultimo. O capitão é obrigado a comprovar ao carregador ou consignatario a legitimidade de seu procedimento: pena de responder pelo preço da carga avariada ou vendida pelo valor que teria como boa no lugar do destino, regulado por arbitadores expertos.

## ART. X

1619. O capitão não pôde por motivo algum differir a partida do porto d'arribada, cessando o motivo d'ella: pena de responder por todos e quaesquer prejuizos resultantes de dilação voluntaria.

## ART. XI

1620. Todavia procedendo a arribada de temor de inimigos ou piratas, a sahida será deliberada em conselho dos principaes da equipagem (e interessados na carga, que estiverem a bordo) nos mesmos termos legislados para determinar a arribada, art. II, h. t.

## TITULO XIII

## DOS CONTRACTOS DE RISCO

## ART. I

1621. Contracto de risco, ou *cambio marítimo*, é uma convenção de emprestimo de dinheiro ou de cousa estimavel a dinheiro, na qual o emprestador, que se chama *dador a risco*, estipula do mutuuario, que se denomina *tomador*, um interesse por preço dos perigos do mar, que toma sobre si, ao qual se chama *premio*;—acceita, e adquire hypotheca ou responsabilidade especial no objecto sobre que recae o emprestimo, e sujeita-se a perder toda

o direito á somma emprestada, parecendo o objecto hypothecado no tempo e lugar, e pelos riscos convencionados, reconhecendo que só terá direito á restituição do capital e cobrança do premio no caso unico de complemento feliz da especulação maritima projectada.

## ART. II

1622. O contracto de riscos deve ser redigido por escripto e annunciar: — o capital dado d'emprestimo especificamente, e a somma estipulada por premio em designação separada; — os objectos, sobre que recae o emprestimo; — os nomes do navio e do capitão; — os nomes do dador, e do tomador; — a enumeração particular e especifica de todos os riscos tomados; — a expressão de se o emprestimo tem lugar por uma ou mais viagens, por que viagem, e por que tempo; — a epocha do pagamento por embolso.

## ART. III

1623. A escriptura ou letra de risco deve conter a data do dia e lugar em que o emprestimo se fez. E tendo lugar o emprestimo para esquipação do navio antes da viagem, o escripto do contracto deverá ser lançado no registro do commercio.

## ART. IV

1624. Em falta de observancia da legislação dos dois precedentes artigos, o contracto não será reputado emprestimo a risco; e nesse caso o tomador fica pessoalmente obrigado para com o dador ao pagamento do principal e juros legaes.

## ART. V

1625. O contracto de risco deve ser assignado pelo tomador ou por seu bastante procurador, seja por quem for escripto o corpo da letra. Ao tomador não aproveita a excepção de ignorancia da lingua, em que a letra se ache exarada, nem a excepção de não consentimento no contracto, reconhecida a firma por elle.

## ART. VI

1626. A escriptura ou letra de risco póde ser aberta ou avaliada. As regras legisladas sobre o seguro ácerca da avaliação em um e outro caso, segundo as hypothses occorrentes, são applicaveis ao contracto de risco.

## ART. VII

1627. O emprestimo feito sobre um navio ou sobre uma carga, não será emprestimo a risco, nem surtirá os seus effeitos legaes, se o dador não tomar sobre si algum dos riscos de mar.

## ART. VIII

1628. É nullo o contracto de cambio maritimo celebrado sobre riscos já tomados por outrem, e sobre objectos já segurados por seu inteiro valor. Em caso de contravenção o tomador responderá pessoalmente para com o dador pelo capital mutuado, ainda que se celebre, objecto do contracto, pereça no tempo e lugar dos riscos.

## ART. IX

1629. Quando alguns, mas não todos os riscos, ou uma parte sómente do navio ou da carga se acha segurada, póde contrahir-se emprestimo a risco pelos restantes, ou pela porção não segurada até á concorrência do seu antigo valor.

## ART. X

1630. Não contendo o contracto de risco convenção particular e especifica ácerca dos riscos tomados pelo dador, elle responderá por todos os riscos maritimos.

Havendo restricção, responderá sómente pelos expressamente mencionados no contracto. É sempre necessario que o dador corra alguns, posto que não todos os riscos do mar: pena de nullidade do contracto, como cambio maritimo, nos termos do artigo VII.

## ART. XI

1631. No contracto de risco é livre aos contrahentes o estipular o premio na quantidade e modo que bem lhes parecer: uma vez concordado, a superveniencia de risco não dá direito á exigencia de augmento de premio, salvo se no contracto outra cousa for accordada.

## ART. XII

1632. A escriptura ou letra de risco exarada á ordem é negociavel por indosso nos termos, e com os mesmos direitos e acções em garantia, que a letra de cambio. O cessionario toma o lugar do indossante tanto a respeito do premio como das perdas; mas a garantia da solvabilidade do devedor é restricta ao capital sem comprehender o premio, salva convenção em contrario.

## ART. XIII

1633. Achando-se a letra de risco negociada, o portador é obrigado, na falta de pagamento no termo de seu vencimento, a tirar o protesto, e a todos os mais deveres marcados na lei ácerca dos portadores de letras de cambio em tal caso.

## ART. XIV

1634. Não estando fixada no contracto a epocha do pagamento do capital emprestado, será reputado vencido apenas cessados os riscos, e adquirido o premio; desde o qual dia correrão para o dador os juros da lei sobre o capital e premio. A mora é comprovada pelo protesto.

## ART. XV

1635. Se o contracto de risco não é expresso por ida sómente ou por ida e volta sómente, ou por uma e outra cousa, o pagamento, tractando-se de fazendas, deve effectuar-se no lugar de seu destino segundo o fretamento ou conhecimento. — Recahindo sobre o navio sómente, entende-se de ida e volta. Neste caso o pagamento deve fazer-se dentro em dois mezes, se o navio não apparelha de volta;

## ART. XVI

1636. Quando o contracto ou letra de risco não fór exarada á ordem, só poderá transferir-se por cessão com as formalidades e consequências civis d'esse acto. A cessão portanto não terá effeito a respeito do devedor, salvo pela intimação que se lhe fizer ou aceitação sua; ella sómente sujeitará o cedente a garantir a existencia da divida, sem o tomar garante da solvabilidade do devedor; e o cessionario ficará exposto ás compensações e demais excepções, que poderiam ser oppostas ao cedente.

## ART. XVII

1637. Os empréstimos a risco podem recahir: — sobre o corpo e quilha do navio; — sobre os apprestos e apparatus; — sobre o armamento e victualhas; — sobre a carga; — sobre a totalidade d'estes objectos conjuncta ou separadamente, ou sobre uma parte determinada de cada um d'elles.

## ART. XVIII

1638. Todo o empréstimo a risco, dado em somma excedente ao valor dos objectos sobre que recadé pôde ser declarado nullo a requerimento do dador, provando-se fraude da parte do tomador. — Não havendo fraude, o contracto é válido até á concorrência do valor dos objectos sobre que recadé o empréstimo; e o saldo da somma emprestada é pago com os jures legais.

## ART. XIX

1639. Todo o armador pôde tomar individualmente a risco sobre o seu quinhão no navio. Os compartes d'um mesmo navio reunidos, ou o seu caixa, podem tomar a risco sobre o navio inteiro.

## ART. XX

1640. Não pôde fazer-se empréstimo a risco aos marinheiros ou gentes da tripulação sobre suas soldadas.

## ART. XXI

1641. O dador a risco pôde tomar a si pelo contracto o risco do contrabando a fazer em paiz estrangeiro; mas não da importação ou exportação nestes reinos e dominios de fazendas prohibidas pela lei. Neste caso o contracto é nullo e sem effeito, e os contrahentes incorrerão além d'isso nas penas criminaes, a esse respeito comminadas.

## ART. XXII

1642. Prohibe-se todo o empréstimo a risco, que tiver por objecto ou só frete a vender, um só lucro esperado da fazenda. O dador neste e no caso do artigo XX só tem direito ao reembolso do capital sem juros.

## ART. XXIII

1643. Recabindo o empréstimo a risco sobre o corpo e quilha do navio, abrange na sua responsabilidade o frete adquirido.

## ART. XXIV

1644. Tendo o empréstimo a risco sido feito sobre um objecto particular do navio ou da carga, o privilegio do dador tem só logar sobre o objecto, e na proporção da quota obrigada ao empréstimo.

## ART. XXV

1645. Quando o tomador a risco tem interesse no navio e na carga, e o contracto é celebrado sobre o navio e carga, o privilegio do dador é solidario sobre uma e outra cousa.

## ART. XXVI

1646. O empréstimo a risco sobre navio, contrahido pelo capitão no logar do domicilio dos donos d'elle sem sua auctorisação escripta, não produz acção nem privilegio, salvo sobre a porção que o capitão possa ter no navio e no frete.

## ART. XXVII

1647. Sendo o contracto de risco celebrado em algum dos portos d'estes reinos ou dominios para emprego immediato, o dador a risco é obrigado a vigiar e fiscalisar o emprego: pena de perder a hypotheca, que pela convenção devia adquirir.

## ART. XXVIII

1648. Todo aquelle que sabidamente empresta a risco a um capitão de navios para fins, que não em vantagem directa do navio ou carga, e sua expedição, só tem recurso pessoal sem privilegio contra o tomador.

## ART. XXIX

1649. O dador a risco, que, colluado com o capitão, lesar os armadores ou carregadores, é responsavel para com elles por todas as perdas e damnos como devedor principal sem prejuizo da acção criminal, a ter logar.

## ART. XXX

1650. Respondem pelas sommas tomadas de empréstimo a risco para concertos e victualhas do navio as partes e porções d'aquelles donos, que não contribuissem com a sua quota parte para pôr o navio em estado de navegar dentro de vinte e quatro horas da intimação feita, mesmo no caso que o empréstimo fosse contrahido no domicilio dos donos do navio.

## ART. XXXI

1651. As sommas, tiradas a risco para as necessidades da ultima viagem, têm preferencia no pagamento ás dividas contrahidas para a construcção do navio, e ao dinheiro dado de empréstimo a risco para uma viagem anterior. As sommas tomadas a risco durante a viagem preferem ás quantias tomadas antes da partida do navio. Havendo muitos empréstimos contrahidos no curso da mesma viagem, o ultimo prefere sempre ao precedente. Os empréstimos a



risco, contrahidas na mesma viagem e no mesmo porto de arribada forçada, durante a mesma estada, entrarão em concurso.

## ART. XXXII

1652. O dador a risco sobre fazendas, carregadas num navio designado no contracto, não responde pela perda d'essas fazendas, acontecida mesmo por fortuna de mar, tendo ellas sido recarregadas em outro navio; salvo, provando-se legitimamente que a baldeação tivera logar por força maior.

## ART. XXXIII

1653. O empréstimo a risco sobre fazendas, contrahido antes da viagem começada, deve ser mencionado nos conhecimentos e no manifesto da carga com designação da pessoa a quem o capitão deve participar a chegada feliz no logar da descarga. Omitida esta circumstancia, o consignatario, tendo aceitado letras de cambio, ou feito adiantamentos na fé do conhecimento, é preferido ao portador. Não sabendo o capitão a quem deva participar a chegada, pôde, não havendo a sobredicta declaração, fazer descarregar as fazendas, sem se tornar neste caso de fórma alguma responsavel para com o portador da escriptura ou letra de risco.

## ART. XXXIV

1654. Quando o contracto de risco sobre fazendas contém a facultade de *tocar e fazer escala*, não só o dinheiro carregado em especie para se empregar na viagem, e as fazendas carregadas no logar da partida são obrigadas ao contracto, mas tambem as carregadas por conta do tomador, e as que importar de retorno, sendo o contracto feito de ida e volta. O tomador tem neste caso direito de trocal-as, vendel-as e comprar outras em todos os portos de escala. Para o contracto surtir o seu effeito legitimo, basta que exista sempre no navio, e principalmente no momento do sinistro, quantidade de fazendas equivalente á somma dada de empréstimo a risco.

## ART. XXXV

1655. Todo aquelle que, em prejuizo do dador a risco, descarregar com má fé fazendas obrigadas ao empréstimo, responderá pessoalmente pelo pagamento da divida.

## ART. XXXVI

1656. Não se achando determinado no contracto o tempo dos riscos, começará a correr: — a respeito do navio, apprestos e aparelhos, armamento e victualhas, desde o momento em que se fizer á vela, e terminará no momento em que o navio ancorar ou se amarrear no porto ou logar do destino; — a respeito das fazendas desde o momento em que forem carregadas na praia do porto d'onde se faz a expedição; — e do dia do contracto, sendo o empréstimo de fazendas feito durante a viagem.

Q tempo dos riscos nos dois ultimos casos termina no momentq

em que as fazendas descarregam no logar do destino, ou deveriam ser descarregadas.

## ART. XXXVII

1657. Quando, feito um empréstimo a risco, se não verifica a viagem para que fôra contrahido, o dador tem direito de haver por privilegio o capital e juros da lei sem premio.

## ART. XXXVIII

1658. O tomador é pessoalmente responsavel pelo principal e premio estipulado, mudando o navio de destino por facto ou consentimento seu, ou se o navio ou fazendas, sobre que o empréstimo recahiu, se deterioram, diminuem ou perecem por vicio proprio da causa, ou por facto, fraude ou negligencia do tomador.

## ART. XXXIX

1659. A quantia dada a risco não poderá ser reclamada, quando os objectos, sobre que recahiu o empréstimo, inteiramente se perderem ou forem apresados e declarados boa presa, acontecendo a perda e presa no tempo e logar e pelos riscos tomados. Salvando-se parte dos objectos sobre que recahiu o empréstimo, o dador conservará os seus direitos sobre os effeitos salvos, e não mais.

## ART. XL

1660. Em caso de naufragio ou d'outro sinistro maior o pagamento das sommas tomadas a risco será reduzido ao valor dos effeitos salvos, e sobre que recahiu o contracto, deduzidas as despesas de salvados. Se este valor exceder o capital emprestado, a demazia pagará o premio convindo, ou fará por conta d'elle, não chegando á sua inteira satisfação.

## ART. XLI

1661. Se no caso do artigo precedente o tomador houver sómente contrahido o empréstimo sobre uma parte designada da totalidade do objecto que constitue o seu interesse na expedição, o dador e tomador concorrerão sobre o valor dos objectos salvos, na respectiva proporção da parte obrigada e da parte livre do empréstimo a risco.

## ART. XLII

1662. O privilegio do dador a risco sobre o navio comprehende não só os fragmentos naufragos do casco e apparelho, mas tambem o frete das fazendas salvas, e o frete adquirido.

## ART. XLIII

1663. Se ao tempo do naufragio, ou d'outro sinistro maior, parte dos effeitos estivessem já em terra, a perda sobrevinda por conta do dador será reduzida ao que ficasse no navio, e as fazendas salvas, transportadas em outro navio, correrão a risco do dador. Quando a totalidade das fazendas estivesse descarregada antes do naufragio, a somma tomada a risco e o premio serão pagos por inteiro.

## ART. XLIV

1664. Se o contracto a risco comprehender navio e carga sem outra indemnisação particular, as fazendas censuradas são penhor do dador, ainda que o navio pereça de volta. O mesmo é quando o navio chega a bom porto e as fazendas perecem.

## ART. XLV

1665. Havendo sobre o mesmo navio, ou sobre a mesma carga, um contracto de seguro e um contracto de risco, o producto dos effeitos, salvos de naufragio ou d'outro sinistro maior, será dividido entre o segurador e o dador a risco pelo seu capital sómente na proporção de seus respectivos interesses.

## ART. XLVI

1666. Quando, em consequencia de innavigabilidade ou variação, as avarias que as fazendas soffrerem occasionem uma perda consideravel, essa perda, como resultado d'um sinistro maior, fará por conta do dador a risco.

## ART. XLVII

1667. Acontecendo presa, ou desastre de mar ao navio ou fazendas sobre que recahiu emprestimo a risco, o tomador tem de noticiar ao dador o acontecido, apenas chegue tal nova ao seu conhecimento. Achando-se a esse tempo o tomador no navio, ou proximo aos objectos sobre que recahiu o emprestimo, será obrigado a empregar na sua reclamação, cobrança e salvação todas as diligencias a que é obrigado um administrador exacto: pena de responder por perdas e damnos.

## ART. XLVIII

1668. Aquelle que, no caso de variação ou naufragio, pagar dividas com preferencia ás que resultam d'um emprestimo a risco, fica subrogado *pleno jure* no credor primitivo.

## ART. XLIX

1669. O dador a risco responde pela ribaldia do patrão nos mesmos termos em que por ella responde o segurador.

## ART. L

1670. As regras legisladas neste codigo ácerca das avarias, suas convenções, e responsabilidade no contracto de seguro, procedem egualmente no contracto de risco.

## ART. LI

1671. Em regra geral, occorrendo questão sobre contracto de risco omissa neste titulo, mas decidida no titulo — *Dos seguros*, — e vice versa, a legislação expressa regerá o caso omissão, não sendo obstativa da essencia respectiva de cada qual dos contractos.

## TITULO XIV

## DOS SEGUROS

## SECCÃO I

## Do contracto de seguro, sua natureza, objecto e fórma

## ART. I

1672. O seguro é um contracto, pelo qual o segurador se obriga para com o segurado mediante um premio a indemnisa-lo d'uma perda ou damno, ou da privação d'um lucro esperado, que possa soffrer por um evento incerto.

## ART. II

1673. O seguro pôde entre outras cousas ter por objecto:

- Os riscos de mar;
- Os riscos de transportes por terra ou agua;
- Os riscos de incendio;
- Os riscos de colheitas por intemperie de estações;
- Os riscos de captivoeiro;
- A duração da vida d'um ou mais individuos.

## ART. III

1674. O segurador em nehum caso é responsavel por damnos ou avarias causadas por vicio proprio, ou pela natureza intrinseca dos objectos segurados.

## ART. IV

1675. Se aquelle, por quem o seguro é feito, não tem interesse na causa segurada, o seguro é nullo.

## ART. V

1676. A má fé d'uma ou outra das partes ao tempo da celebração do contracto torna o seguro nullo.

## ART. VI

1677. Toda a falsa declaração, ainda que feita de boa fé, que possa influir na apreciação dos riscos, torna o seguro nullo.

## ART. VII

1678. O contracto de seguro é nullo pela reticencia de factos e circumstancias, conhecidos pelo segurado, que teriam podido influir, se dizer de expertos, sobre a existencia do contracto, ou sobre a quota do premio.

## ART. VIII

1679. Não se pôde, pena de nullidade, fazer segurar segunda vez, pelo mesmo tempo e riscos, objectos já seguros em seu inteiro valor, salvo nos casos abaixo declarados.

## ART. IX

1680. Excedendo o seguro o valor do objecto segurado, só é válido até á concorrência d'esse valor.

## ART. X

1681. É nulla e de nenhum effeito a renuncia, feita ao tempo do contracto ou na sua duração, das disposições imperativas ou prohibitivas do presente titulo.

## ART. XI

1682. O contracto de seguro deve ser escripto. O seu instrumento chama-se — *Apolice de seguro*.

## ART. XII

1683. A apolice de seguro deve ser datada do dia em que se conclue o contracto, e assignada por cada segurador. Na data deve declarar-se se antes se depois do meio dia.

## ART. XIII

1684. Toda a apolice de seguro deve enunciar:

1.º o nome e qualidade do que faz segurar: a apolice de seguro não pôde ser concebida ao portador.

2.º a natureza e valor dos objectos segurados, salvo o caso do art. XVIII;

3.º a epocha em que o risco deve começar e acabar;

4.º os riscos, contra que se faz o seguro, todos, ou quaes;

5.º o premio do seguro.

E em geral todas as circumstancias cujo conhecimento pôde ser de interesse real ao segurador; bem como todas as estipulações, pactos e condições convencionadas pelas partes, taes como a sujeição ao juizo de arbitros, tendo convindo nella.

## ART. XIV

1685. As apolices de seguros maritimos devem além d'isso enunciar:

1.º o nome do capitão, o nome e designação do navio, e em especial a madeira da sua construcção, ou a declaração de que o segurado a ignora, e se é ou não forrado de cobre;

2.º o logar em que as fazendas são carregadas, ou devem ser-lo;

3.º o porto, d'onde o navio deveu ou deve partir;

4.º os portos, enseadas, ou logares em que deve carregar ou descarregar;

5.º os portos ou logares em que deve entrar;

6.º o logar d'onde começa a correr o risco do segurador;

7.º se o segurador toma todos os riscos de mar, ou quaes d'elles designadamente toma.

Tudo, salvas as excepções do presente titulo.

## ART. XV

1686. As apolices de seguro contra fogo devem annunciar, além do prescripto no artigo XIII:

1.º o paiz, cidade ou logar, onde sitos os edificios seguros contra incendio;

2.º o seu destino e uso;

3.º a natureza e uso dos edificios que o cercam, ou lhe são adjacentes, em quanto estas circumstancias podem influir no contracto;

4.º o paiz, cidade ou sitio, e edificios, onde os moveis segurados contra incendio se acham collocados ou armazenados.

## ART. XVI

1687. As apolices de seguros de transportes por terra, além das disposições communs do art. XIII, devem enunciar:

1.º o tempo em que deve ultimar-se a jornada, havendo na cautela de recovagem estipulação a este respeito;

2.º se a jornada deve ser continuada sem interrupção;

3.º o nome do expedicionario ou recoveiro, encarregado do transporte.

## ART. XVII

1688. Se um navio se achar fóra do reino, poderá segurar-se só ou com carga, contra todos ou alguns dos riscos de mar, sem que o segurado seja obrigado a mencionar o nome do navio ou do capitão, uma vez que declare na apolice que os ignora, e designe a data e assignatura da ultima carta de aviso, ou de ordens que recebera. O segurado será mesmo dispensado de designar o navio, ignorando em qual serão carregadas as fazendas que espera, uma vez que o seguro de seu interesse na carga seja feito por um tempo determinado.

## ART. XVIII

1689. Ignorando o segurado a especie de fazendas que lhe serão remetidas ou consignadas, pôde fazel-as segurar debaixo do nome generico de *fazendas*. Este seguro não comprehende o ouro ou prata em moeda, as barras da mesma materia, os diamantes, perolas, joias, e as munições de guerra, salvo convenção em contrario.

## ART. XIX

1690. O segurado deve declarar na apolice se obra na qualidade de dono ou commissario, estipulando um seguro com a clausula de *boas* ou *más novas*. Sendo o seguro contrahido por conta de terceiro, a apolice devera enunciar a data do mandato, e conter a ultima noticia concernente á cousa segurada: tudo debeatx'o da pena de nullidade.

## ART. XX

1691. O contracto de seguro subsiste, desde que as partes convieram; e as obrigações reciprocas do segurador e segurado comecem desde esse momento, mesmo antes da assignatura da apolice.

## ART. XXI

1692. O contracto de seguro deve provar-se por escripto. Todavia, suscitando-se duvidas sobre as clausulas e condições do con-

tracto antes da entrega da apolice, os factos poderão comprovar-se por todos os meios de prova, especificados neste código. Aquellas cousas porém, de que a lei exige menção expressa na apolice de certos seguros, só poderão ser verificadas por uma declaração assignada, ou por extractos de protocollo dos corretores de seguros.

## ART. XXII

1693. Sendo o seguro directamente concluido entre o segurado ou seu mandatario e o segurador, a apolice, apresentada ao segurador pelo segurado ou seu representante, deverá ser assignada e entregue dentro de vinte e quatro horas.

## ART. XXIII

1694. Sendo o contracto celebrado por intervenção de corretor de seguros, a apolice assignada deverá ser entregue dentro de oito dias depois da conclusão do contracto.

## ART. XXIV

1695. No caso de não cumprimento do que se acha estabelecido nos dois precedentes artigos, o segurador ou corretor será responsavel para com o segurado por perdas e damnos.

## ART. XXV

1696. Se qualquer, sendo encarregado de fazer um seguro para entrem, o celebrar por sua conta propria, será reputado segurado segundo as condições da praça.

## ART. XXVI

1697. Mudando os generos segurados de proprietario durante o tempo do contracto, o seguro passa para o novo dono independente de cessão ou entrega da apolice, salvo se entre o segurador e segurado originario outra coisa fora contractada. Se o novo proprietario recusar acceptar o seguro ao tempo da transferencia da propriedade, o seguro continuará em proveito do antigo dono, em quanto nelle não tiver interesse pelo não pagamento do preço da aquisição.

## SECÇÃO II

Das pessoas que podem segurar, e dos objectos que podem ser segurados

## ART. XXVII

1698. Toda a pessoa habil para contractar pôde fazer segurar o seu interesse, ou o d'um terceiro, com tanto que nesse ultimo caso d'elle tenha auctorisação, ou o terceiro ratifique o seguro em tempo opportuno. Faz-se a ratificação em tempo opportuno, verificando-se antes que o segurado possede ter conhecimento d'um dano qualquer, acontecido ao objecto segurado. — Se a respeito da ratificação houver costume particular da praça, d'onde as fazendas se expedem, esse costume será guardado.

## ART. XXVIII

1699. Pôde ser objecto do contracto de seguro toda e qualquer interesse apreciavel a dinheiro, e sujeito a algum risco, não sendo excluido pela lei.

## ART. XXIX

1700. O seguro contra risco de mar tem particularmente por objecto:

- o corpo e quilha do navio em lastro, ou carregado, navegando só, ou em comboio ou conserva;
- os aprestos e apparatus;
- o armamento;
- as victualhas;
- e em geral tudo o que o navio custou até o momento da sua partida;
- as quantias dadas de emprestimo a risco, e o premio do contracto;
- a carga;
- o lucro esperado;
- o frete vencido, ou a vencer.

## ART. XXX

1701. O seguro pôde ser feito sobre a totalidade conjuncta d'estes objectos; ou sobre a totalidade individual de cada qual; ou sobre parte de cada um, conjuncta ou separadamente. Pôde ser feito em tempo de paz ou de guerra, antes ou durante a viagem do navio. — Pôde ser feito de ida e volta, ou sómente por uma das duas, por viagem inteira, ou por um tempo limitado. Pôde ser feito contra riscos de viagem e transportes por mar, por terra, por canaes e rios. Pôde ser feito com clausula de boas ou más noticias.

## ART. XXXI

1702. O seguro feito sobre navios ou fazendas, que ao tempo do contracto já tinham chegado ao lugar do destino, ou sobre intarosse, cujo damno já a esse tempo existia, é nullo, havendo presumpção de que o segurador sabia da chegada feliz, ou o segurado da existencia de avaria nos objectos segurados.

## ART. XXXII

1703. Existe a presumpção de ter havido este conhecimento, se, contando uma legua por hora, se verifica que do lugar da chegada ou perda do navio, ou do lugar, aonde chegou a primeira noticia, pôde ser levada ao lugar em que se celebrou contracto ou deu a ordem antes da assignatura da apolice.

## ART. XXXIII

1704. Não tem lugar esta presumpção nos seguros feitos sobre boas ou más noticias. Neste caso o seguro só pôde ser annullado pela prova positiva de que o segurado ou seu mandatario sabia da

perda, ou o segurador da chegada dos objectos segurados antes da conclusão do contracto.

ART. XXXIV

1705. É nullo o contracto de seguro, tendo por objecto: — 1.º as soldadas das gentes da tripulação; — 2.º a primagem ou chapéa do capitão; — 3.º navios ou fazendas hypothecadas ao contracto de risco por seu valor inteiro, e sem excepção de riscos; — 4.º cousas, cujo trafico é prohibido pelas leis do reino, e os navios nacionaes ou estrangeiros empregados no seu transporte.

ART. XXXV

1706. Não sendo os navios ou fazendas hypothecadas ao emprestimo a risco por seu valor inteiro, a demazia e a avaria grossa, que deve pagar-se no caso da chegada a bom porto, podem ser seguradas. Podem igualmente ser segurados os riscos não tomados pelo dador, e exceptuados no contracto de risco.

ART. XXXVI

1707. O seguro sobre o corpo e quilha do navio pôde ser feito pelo valor inteiro do navio com todos os seus aparelhos e despesas, até fazer-se á vela.

ART. XXXVII

1708. É licito fazer segurar navios já sabidos ou fazendas já transportadas do logar d'onde o risco devia começar por conta do segurador. Neste caso deve mencionar-se na apolice a epocha precisa da partida ou do transporte: ignorando o segurado esta epocha, isso mesmo deve declarar-se na apolice. Aquelle que faz fazer o seguro é igualmente obrigado, pena de nullidade, a indicar na apolice a data da carta de ordem ou de aviso, ou a declaração de que a não tem, e bem assim a ultima noticia relativa ao navio ou fazendas, quer elle a recebesse, quer a pessoa por quem se fez o seguro.

ART. XXXVIII

1709. Declarando o segurado na apolice que ignora a epocha da partida do navio, e achando-se que o seguro fôra contrahido depois da partida do logar d'onde o risco do segurador começou, poderá exgir do segurado, em caso de avaria, que declare debaixo de juramento ter ignorado o dia da partida.

ART. XXXIX

1710. Sendo a partida do navio designada na apolice, e provando-se depois que partira antes, o seguro é nullo.

ART. XL

1711. Não se fazendo na apolice nem menção da partida, nem de que o segurado ignorava a epocha, presume-se haver reconhecido que o navio se achava ainda no logar d'onde devia partir á sabida do ultimo correio: provando-se porém depois que o navio já tinha partido, o seguro é nullo.

ART. XLI

1712. É nullo todo o seguro maritimo que tem por objecto: Navios, que se não acham no logar d'onde os riscos começam; Navios, que se não acham ainda em estado de emprender viagem, ou promptos para serem carregados;

Fazendas, que não poderiam ser immediatamente carregadas; Salvo se estas circumstancias, ou declaração de que o segurado as ignora, se acham expressas na apolice com referencia á carta de ordens ou de aviso, ou declaração que as não há; — ou quando se expressa na apolice a ultima noticia chegada, relativa ao navio ou fazendas.

O segurado designado na apolice, e bem assim aquelle por quem o seguro é feito, são obrigados, requerendo-o o segurador, a confirmar por juramento, em caso de avaria, que ignoravam as circumstancias acima mencionadas.

ART. XLII

1713. A apolice do seguros sobre sommas dadas a risco deve expressar o capital emprestado, e separadamente o premio maritimo. Expressando uma somma sómente, presume-se não comprehendido o premio.

ART. XLIII

1714. Todo o seguro sobre sommas dadas a risco é nullo, se na apolice se não enuncia: — o nome do tomador, sendo mesmo o capitão; — o nome do navio e capitão que devem fazer a viagem; — o destino do navio; — a declaração de se as quantias emprestadas foram empregadas em concertos, ou outras despesas necessarias no logar da carga, ou em porto de arribada forçada. Sendo o seguro ordenado pelo tomador ou seu mandatario, a apolice designará marcadamente quaes os riscos que o dador não corre, e o tomador quer segurar, — ou qual somma excedente á hypotheca que comprehenderá o seguro.

ART. XLIV

1715. Se durante a viagem o capitão se achou na necessidade de tomar dinheiro a risco, o dador pôde fazer segurar o montante do contracto, ainda mesmo que já houvesse um outro seguro sobre os objectos hypothecados ao contracto de risco.

ART. XLV

1716. Quando sem necessidade, e no só interesse do tomador, um navio ou fazendas já seguradas são hypothecadas a um emprestimo a risco, o fiador fica subrogado nos direitos que o tomador teria contra o segurador na concorrência da somma emprestada.

ART. XLVI

1717. É licito fazer segurar fazendas pelo seu inteiro valor segundo o prepo da compra com todas as despesas até bordo, com;

prehendido o premio do seguro, sem especificação alguma do valor de cada objecto em particular.

ART. XLVII

1718. É valido o seguro do valor real dos objectos segurados augmentado com o frete, direitos de entrada e outras despesas, que na chegada feita, devam necessariamente pagar-se, uma vez que do expoato se faça especifica menção na apolice.

ART. XLVIII

1719. Não chegando a bom porto os objectos segurados, o augmento referido no artigo precedente ficará sem effeito, uma vez que por isso cessasse em todo ou em parte o pagamento do frete, direitos e mais despesas mencionadas. Se porém se deveu adiantar o frete ao capitão por convenção celebrada antes da partida, esse deverá ser mencionado na apolice, e nessa parte subsiste o seguro. O facto d'este pagamento deve ser provado em caso de perda ou avaria.

ART. XLIX

1720. Fazendo-se seguro sobre lucro esperado, este será avaliado separadamente na apolice, com designação das fazendas sobre que se espera, pena de nulidade. No caso d'uma avaliação a cargo do objecto segurado, com estipulação de que o excesso do valor será considerado lucro separado, o seguro será valido pelo valor do objecto, augmentado com as addições mencionadas nos art. XLVII e XLVIII d'este título. No resto será nullo o seguro.

ART. L

1721. O frete póde ser objecto de seguro na sua totalidade.

ART. LI

1722. No caso de perda ou variação do navio deduzir-se-ha do frete segurado tudo o que, em consequencia d'este evento, o capitão ou donos do navio forem dispensados de pagar ás gentes da tripulação de salarios e de soldadas.

ART. LII

1723. No caso de seguro contra riscos de captivoiro estipula-se uma somma para o resgate da pessoa segurada. Se a pessoa é resgatada por somma menor da estipulada, a differença faz a favor do segurador. Exigindo-se somma maior, o segurado não póde pretender além da quantia estipulada.

ART. LIII

1724. Os seguros contra incendios podem ser feitos por um tempo determinado, e pelo valor total dos objectos segurados.

ART. LIV

1725. Fazem-se por um tempo determinado os seguros sobre a vida d'um individuo. É da escotha das partes o fixar a quota do interesse segurado, e livre a estipulação de todas as mais condições, compativias com a essencia do contracto de seguro.

ART. LV

1726. Todo o segurador póde em qualquer tempo fazer re-segurar por outros seguradores os objectos que elle mesmo segou. O premio do reseguro póde ser menor, igual, ou maior do que o premio do seguro. As suas condições, clausulas e ritos, podem ser as mesmas ou outras.

ART. LVI

1727. Quando o segurado, por uma renuncia intimada, houver desatregado o segurador de toda a obrigação ulterior, póderá fazer segurar de novo o seu interesse pelo mesmo tempo e pelos mesmos riscos. Neste caso deverá mencionar-se em a nova apolice e seguro precedente, e a renuncia feita e intimada, pena de nulidade do seguro.

SECÇÃO III

Da avaliação dos objectos segurados

ART. LVII

1728. O valor dos effeitos segurados, dado na apolice, não faz fé em caso de contestação; salvo tendo sido fixado por arbitadores expertos, nomeados pelas partes. Faltando este acto, o valor dos objectos segurados póde ser verificado por todos os meios de prova commercial, admittidos pelo presente codigo.

ART. LVIII

1729. Segurado o valor inteiro do casco e quilha d'um navio, póde todavia ser diminuido pelo juiz o valor dado, ouvidos louvados, posto que antes sobre o navio se houvesse feito louvação: — 1.º se o navio fosse estimado na apolice segundo o preço da compra, ou da sua construção, e por velhice ou viagens se achar diminuido em valor; — 2.º se, tendo o navio sido segurado para muitas viagens, perecer depois de haver feito uma ou mais, e de ter percebido frete. Tal diminuição não terá logar, havendo estipulação em contrario.

ART. LIX

1730. O valor de mercadorias, provenientes de fabricas ou quintas do segurado, é estimado pelo preço por que teriam pedido vender-se no logar da carga.

ART. LX

1731. As mercadorias adquiridas por troca são avaliadas pelo preço que se obteria pelas que por ellas se trocaram no logar da descarga.

ART. LXI

1732. Sendo o seguro feito na terra-viagem d'um paiz, onde o commercio sómente se faz por troca, a estimação do valor das

fazendas seguradas regula-se segundo o preço que custaram as fazendas dadas em troca, mais as despesas do transporte.

## ART. LXII

1733. O lucro esperado avalia-se e prova-se por preços correntes comprovados por corretores, ou por declarações de louvados, de que resulte a prova do ganho que razoavelmente poderia obter-se, se as fazendas seguradas chegassem ao lugar do destino.

## ART. LXIII

1734. O seguro do lucro esperado é nullo na parte d'este lucro, cuja realidade não poder legalmente provar-se.

## ART. LXIV

1735. No seguro do frete a somma segurada prova-se pelas cartas-partidas ou conhecimentos. Quanto ás fazendas pertencentes aos donos dos navios, e cujo frete se não achar determinado pelo conhecimento ou carta de fretamento, o valor do frete segurado será determinado por expertos.

Recahindo o seguro sobre mercadorias ou moveis estantes numa casa em armazens, ou outros edificios, o seu valor real, ao tempo da perda ou damno, póde ser provado pelo juramento do segurado.

## SECÇÃO IV

## Do começo e fim dos riscos

## ART. LXV

1736. Em caso de seguro sobre o corpo e quilha d'um navio, o segurador corre os riscos desde o momento que o capitão começar a carregar as fazendas ou victualhas, ou, partindo em lastro, desde que começar a metter lastro.

## ART. LXVI

1737. Os riscos do segurador terminam, no caso do artigo precedente, vinte e um dias depois que o navio segurado entrar no lugar destinado, ou no ultimo momento em que as fazendas que pagam frete são descarregadas, uma vez que sejam antes dos vinte e um dias mencionados, salvo força maior nos termos do artigo LXXV.

## ART. LXVII

1738. Em caso de seguro sobre o corpo e quilha do navio, de ida e volta, ou de muitas viagens, o segurador corre sem interrupção os riscos até, e comprehendidos os vinte e um dias sobre o fim da ultima viagem, ou até que se descarregue a carga, sendo-o antes d'esta epocha, nos termos do artigo precedente.

## ART. LXVIII

1739. No caso de seguro sobre mercadorias os riscos começam

no momento em que são transportadas do caes para serem carregadas no navio, — e terminam quinze dias depois da chegada do navio ao lugar do seu destino, ou antes, se antes as fazendas nelle são descarregadas e postas no caes, salvos os casos de força maior nos termos do art. LXX.

## ART. LXIX

1740. Sendo o seguro de mercadorias feito *por todo o risco*, o tempo do risco corre sem interrupção, mesmo no caso de ser o capitão obrigado por necessidade a descarregar num porto de arribada, a que aportasse para concertar o navio: — e finda quando a viagem é legalmente rota, ou quando o segundo dá ordem para não recarregar fazendas, ou enfim desde que a viagem é terminada.

## ART. LXX

1741. Sendo o capitão ou segurado impedido por causas legítimas de fazer a descarga das mercadorias na dilção acima prescripta, sem que possa ser-lhes imputado o retardamento, o segurador correrá os riscos até ao fim da descarga.

## ART. LXXI

1742. O risco sobre frete segurado começa a respeito do segurador desde o momento e á medida que são carregadas as fazendas que pagam frete: — e termina quinze dias depois de chegadas ao lugar de descarga destinado, ou antes, se antes são descarregadas.

## ART. LXXII

1743. Os riscos dos seguradores de sommas emprestadas a risco começam e terminam no momento, em que começam e terminam os riscos do contracto de cambio marítimo segundo a lei ou as convenções das partes.

## ART. LXXIII

1744. Sendo o seguro feito sobre fazendas a transportar por terra, rios ou canaes em navios, barcos, carros, bestas, ou pelo correio, os riscos começam a respeito do segurador, logo que as fazendas são entregues nos logares ou estancias em que devem ser carregadas.

## ART. LXXIV

1745. Nos casos previstos no artigo precedente o tempo dos riscos do segurador corre sem interrupção, ainda mesmo que as fazendas sejam descarregadas durante a viagem, armazenadas ou recarregadas em outros navios, barcos ou carros, até á sua chegada e descarga no lugar do destino, ou entrega no lugar de seu enderessamento, indo pelo correio.

## ART. LXXV

1746. Rompendo-se a viagem depois de começado o risco do segurador, este risco continua depois do rompimento durante quinze

dias nos seguros sobre mercadorias, e por vinte e um dias no seguro sobre corpo e quilha do navio.

#### ART. LXXXVI

1747. O risco do seguro do lucro esperado começa e acaba nos mesmos termos em que começa e acaba o risco do seguro sobre fazendas.

#### ART. LXXXVII

1748. A apolice de seguro contra incendios deve enunciar a epocha precisa da começo e duração dos riscos, pena de nullidade.

#### ART. LXXXVIII

1749. Em todos os seguros, seja qualquer que for a sua especie, os contratantes têm direito a fazer e a expressar na apolice, quanto á epocha precisa do começo e duração dos riscos, todas as demais estipulações e condições que acharem convenientes.

### SECÇÃO V

#### Dos direitos e obrigações do segurador e segurado

#### ART. LXXXIX

1750. Rompendo-se a viagem antes de começados os riscos, annulla-se o seguro sem pagamento de premio.

Tendo-se pago, deve restituir-se. O segurador em todos os casos receba meio por cento da somma segurada, salvo se o premio inteiro chega a um por cento. Neste caso o segurador receberá ametade do premio.

#### ART. LXXX

1751. Rompendo-se a viagem depois de começado o risco, mas antes do começo da viagem, o segurador receberá um por cento da somma segurada, se o premio for d'um por cento ou mais:— sendo menor d'um por cento, o segurador gozará do premio por inteiro.

Deve-se sempre o premio por inteiro quando o segurado reclama perdas por principio de riscos começados.

#### ART. LXXXI

1752. São a cargo do segurador todas as perdas e dâmnos, que acontecem aos objectos segurados por berrascas, naufragios, varação, abalroação, mudança forçada de rota, de viagem ou de navio, por alijamento, incendio, violencia injusta, inundação, presa, pillagem, embargo por ordem de potencia, quarantenas supervenientes, declaração de guerra, represalias, negligencia ou barateria do patrão ou de equipagem; e geralmente por todas as demais fortunas de mar, salvo os casos em que o segurador deixa de ser

responsavel pela natureza da cousa, pela lei ou por convenção expressa na apolice.

#### ART. LXXXII

1753. Toda a mudança voluntaria de rota, de viagem ou de navio, por facto do capitão ou dos donos do navio, em caso de seguro sobre casco e quilha, ou sobre o frete, faz cessar as obrigações do segurador.

O mesmo é ácerca do seguro de mercadorias em toda a mudança de rota, viagem ou navio com consentimento do segurado.

#### ART. LXXXIII

1754. A mudança voluntaria de rota ou viagem não consiste nem a desviação de pouca importancia; dá-se porém, quando é capitão, sem utilidade reconhecida ou sem necessidade, aporta a uma enseada ou porto fóra da linha da derrota, ou toma rumo diverso do que devia seguir. O juiz pôde ordenar o voto de arbitradores expertos, havendo contestação ácerca da desviação.

#### ART. LXXXIV

1755. O segurador não responde por dâmnos ou avarias causadas por facto do segurado. Tendo começado o risco pôde exigir ou rater o premio.

#### ART. LXXXV

1756. Sendo o seguro feito sobre o corpo e quilha do navio ou sobre o frete, o segurador não responde pela fraude ou ribaldia do capitão, salvo convenção em contrario. Esta convenção não pôde ter logar, sendo o capitão o unico dono do navio.

#### ART. LXXXVI

1757. Sendo o seguro feito sobre fazendas pertencentes aos donos do navio em que são carregadas, o segurador não responde pela fraude ou barateria do capitão, nem pela mudança de rota, viagem ou navio, mesmo no caso em que tal mudança tivesse logar sem culpa ou inscio o segurado, salvo convenção em contrario.

#### ART. LXXXVII

1758. Em caso de seguro sobre caso e quilha do navio ou sobre o frete, o segurador não responde por perdas sobrevindas depois do momento em que o capitão, provido do necessario para emprender a viagem, deixou sem motivo válido de fazer-se á vela.

#### ART. LXXXVIII

1759. No caso de seguro sobre fazendas, que devem transportar-se por terra, canaes ou rios, ou alternativamente, o segurador não responde pelas perdas sobrevindas depois que sem necessidade a viagem deixou de continuar-se pelo modo e caminhos ordinarios.

#### ART. LXXXIX

1760. Fixa na cautela de recovagem a dilação para dentro d'ella se effectuar o transporte, o segurador é livre de toda a



responsabilidade pelo damno que acontecer depois da epocha em que as fazendas deveriam ter sido transportadas.

Os contraheentes podem por convenção expressa derogar as disposições d'este e do precedente artigo.

#### ART. XC

1761. Recahindo o seguro sobre sal ou sobre objectos taes como vinhos, azeites e outros, o segurador não responde pelas perdas de derramamento, salvo causado por embates, naufragio ou varação do navio, ou tendo estas fazendas sido carregadas e recarregadas num porto de arribada necessaria.

No caso de ser obrigado o segurador a pagar o damno proveniente do derramamento de liquidos, deve fazer-se a deducção do desfalque ordinario a voto de expertos.

#### ART. XCI

1762. Quando, no caso em que a lei o consente, se faz um seguro debaixo da denominação geral de *mercadorias* ou *sobre qualquer que for o interesse do segurado*,—e os objectos segurados consistem em linho, canhamo, grãos, farinhas, couros, asucar, tabaco, queijos, café, arroz, livros, papeis ou outros objectos semelhantes, sujeitos a deterioração ou diminuição, o segurador não responderá pela avaria, a não exceder dez por cento do valor da cousa avariada. Se entre as fazendas mencionadas ha algumas que se não seguram ordinariamente no logar onde o seguro foi celebrado, salvo livre de avaria ou derramamento, o segurador é inteiramente livre.

#### ART. XCII

1763. Se as fazendas da especie mencionada no artigo precedente foram nomeadamente designadas na apolice sem estipulação especial ácerca da avaria, o segurador não responde por aquella que não exceder a tres por cento.

#### ART. XCIII

1764. A clausula — *livre de avaria* — liberta os seguradores das avarias particulares. A clausula — *livre de toda a avaria* — liberta os seguradores das avarias grossas e particulares. Estas clausulas contudo não libertam os seguradores nos casos que dão logar ao abandono.

#### ART. XCIV

1765. Feito o seguro com a clausula — *livre de hostilidade*—, o segurador é livre, se os objectos segurados perecem ou se deterioram por effeito de hostilidades. O contracto de seguro neste caso cessa, desde que foi retardada a viagem ou mudada a rota por causa de hostilidades.

#### ART. XCV

1766. Todavia se, estipulada a franquia de hostilidade, o se-

gurado reservou no contracto que, afóra a pressa, seria garantido das perdas ordinarias, o segurador responde por todo o damno, menos o resultante de hostilidades, até que o navio seja amarrado no porto. No caso de duvida sobre a causa da perda os objectos segurados presume-se haverem perecido por fortuna do mar, e o segurador é responsavel.

#### ART. XCVI

1767. Se um navio ou fazendas seguras — *livre de hostilidade* — são hostilmente tomadas ou retidas num porto, presumem-se apressadas no mar, e os riscos do segurador cessam.

#### ART. XCVII

1768. Se, no caso do artigo XIX 2.<sup>a</sup> alinea, se fez um seguro por um tempo determinado, o segurado deve provar que os objectos segurados foram carregados no tempo aprasado a bordo do navio naufragado ou avariado.

#### ART. XCVIII

1769. Em caso de perda de fazendas seguradas, carregadas por conta do capitão ou do navio, o capitão será obrigado a provar ao segurador a compra das fazendas, e a apresentar o conhecimento assignado por dois dos principaes da equipagem.

#### ART. XCIX

1770. O segurador não se descarrega da sua responsabilidade no seguro contra o incendio, salvo provando que o incendio fôra causado por facto ou negligencia grave da própria pessoa do segurado.

#### ART. C

1771. Em caso de incendio todas as despesas, feitas pelo segurado para impedir ou diminuir o damno, serão supportadas pelo segurador.

#### ART. CI

1772. Existindo muitos contractos de seguro, feitos de boa fé sobre os mesmos objectos, e assegurando o primeiro contracto o valor inteiro d'elles, só elle subsistirá. Os seguradores, que assignaram os subsequentes contractos, ficam livres; e só recebem meio por cento, ou menos, da somma segurada, nos termos do art. LXXIX d'este titulo. Se pelo primeiro contracto se não seguiu o valor inteiro, os seguradores que assignaram o subseqente contracto respondem pelo excesso a indemnizar, seguida a ordem de datas das apolices do seguro.

#### ART. CII

1773. Quando muitos seguradores firmam uma apolice, ainda que em diversas datas, por somma além do valor dos objectos segurados, todos contribuem na razão da somma por que assignaram, e recebem na mesma proporção meio por cento do excesso estornado,

ou menos, segundo a distincção feita no art. LXXIX d'este título. A mesma disposição terá lugar, se muitas apolices se subscreverem no mesmo dia pelo mesmo objecto.

## ART. CIII

1774. O segurado não pôde, nos casos previstos pelos dois artigos precedentes, aniquilar uma apolice anterior para tornar responsaveis os seguradores posteriores. Desencarregando o segurado os seguradores anteriores, julga-se ser posto em seu lugar pela mesma somma e na mesma ordem. Fazendo um reseguro, os reseguradores entram em seu lugar e na mesma ordem.

## ART. CIV

1775. Tendo o seguro lugar devidamente por fazendas, que devem ser carregadas em muitos navios designados com menção da somma segurada em cada um, se a carga inteira é posta num só navio, ou num menor numero de navios do que o designado no contracto, o segurador não é obrigado senão pela somma que segurou no navio ou navios que receberam a carga, não obstante a perda de todos os navios designados: elle receberá todavia meio por cento, ou menos, segundo a distincção feita no art. LXXIX d'este título, das sommas cujos seguros se estornaram.

## ART. CV

1776. Sendo o seguro feito por um preço limitado, expirado o tempo o segurador liberta-se e o segurado pôde celebrar novo seguro.

## ART. CVI

1777. Se o segurado envia o navio a um lugar mais distante do que o designado no contracto, o segurador não responde pelos riscos ulteriores. Todavia, encurtando-se a viagem, o seguro surte pleno effeito, sendo o porto mais proximo d'escala estipulada na apolice.

## ART. CVII

1778. O segurado é obrigado a communicar sem demora ao segurador, e, havendo muitos na mesma apolice, ao primeiro assignado, todas as noticias que receber acerca d'algum desastro acontecido ao navio ou aos objectos segurados, e a dar aos seguradores, pedindo-o, copias ou extractos das cartas que as contêm; do contrario responderá por perdas e damnos.

## ART. CVIII

1779. Em quanto o segurado não effectuar o abandono que tenha direito a fazer, é obrigado, em caso de naufragio ou varação, presa, ou arresto hostil, a empregar toda a diligencia para salvar ou reclamar os objectos segurados. Não se faz a esse fim necessario que o segurado tenha procuração dos seguradores; e terá mesmo o direito de pedir-lhes os adiantamentos necessarios

para fazer face ás despesas do salvamento ou reclamação, ou o reembolso das que fizera, não obstante que fossem infructiferas as suas diligencias.

## ART. CIX

1780. O segurado, obrigado a vigiar pelo salvamento dos objectos segurados, ou a fazer uma reclamação fóra do reino, encarregando o seu correspondente ordinario, ou outra casa ou pessoa que gose de crédito, não responde pela gestão d'elles; mas é todavia obrigado a fazer cessão da acção ao segurador contra o seu mandatario.

## ART. CX

1781. O segurado, em caso de presa ou arresto illegitimo, é obrigado a reclamar os objectos segurados, posto que a apolice não designe a nação a que pertence o proprietario d'ellas: cessa esta obrigação por dispensa na apolice.

## ART. CXI

1782. O julgado d'um tribunal estrangeiro, que confiscar um navio ou fazendas como não-neutras, e que todavia fossem seguras como taes, não basta para desonerar o segurador do pagamento da perda, se o segurado poder provar que os objectos segurados eram realmente propriedade neutra, e que empregou naquello tribunal todos os meios, e produziu todas as provas justificativas que era possivel fazer-se para prevenir a declaração de boa presa.

## ART. CXII

1783. Em caso de seguro sobre emprestimo a risco, o segurador não responde pela fraude, nem pela negligencia do tomador; salvo estipulação em contrario expressa na apolice.

## ART. CXIII

1784. A mudança de viagem por facto do tomador a risco estorna o contracto de seguro feito sobre o emprestimo a risco, a não haver na apolice estipulação em contrario.

Estornado o contracto, o segurador recebe meio por cento da somma segurada.

## ART. CXIV

1785. O augmento de premio estipulado em tempo de paz para o caso d'uma guerra eventual, ou d'outros eventos, cuja quota não fór determinada pelo contracto de seguro, regula-se tendo respeito aos riscos, ás circumstancias e ás estipulações da apolice, a juizo d'arbitros em caso de contestação.

## ART. CXV

1786. No caso de não serem expedidos os objectos segurados, ou de se expedir uma quantidade menor que a pactuada ou de por erro se segurar além do valor ou do segurado se enganar sobre as noticias communicadas aos seguradores, e geralmente em todos os casos em que o segurado obrar de boa fé, e que todavia tem

logar o estorno do seguro em todo ou em parte, o segurador deverá reatituir o premio recebido até á concorrência dos riscos, que não correr. E reterá meio por cento da somma por que o seguro é annullado, ou menos, segundo as distincções do art. LXXIX d'este titulo, se a lei lhe não conceder especialmente uma indemnisação maior.

## ART. CXVI

1787. Estornando-se o contracto de seguro por dolo, fraude ou má fé do segurado, o segurador adquirirá o premio sem prejuizo da acção criminal contra o segurado, a ter lugar.

## ART. CXVII

1788. Pagando o segurador um damno acontecido á cousa segurada, fica *pleno jure* subrogada nas acções que o segurado teria contra terceiros, provenientes d'este damno: e o segurado não poderá fazer acto algum que prejudique os direitos do segurador contra estes terceiros: pena de responsabilidade pessoal.

## SECÇÃO VI

## Do abandono

## ART. CXVIII

1789. Póde fazer-se o abandono dos navios e fazendas seguradas: — em caso de presa; — de naufragio; — de varação com fractura; — d'innavigabilidade por fortuna de mar; — d'arresto por ordem de potencia estrangeira; — em caso de perda, ou de deterioração.

## ART. CXIX

1790. Não póde fazer-se o abandono por titulo d'innavigabilidade, se o navio, tocando ou varando, póde ser desencalhado e posto a nado, concertado, e em estado de continuar viagem para o logar do destino; salvo excedendo a despesa do concerto a tres quartos de valor por que o navio foi segurado.

## ART. CXX

1791. Se o navio varou, ou se o navio ou as fazendas foram apresados ou arrestados por uma potencia estrangeira, não poderá fazer-se o abandono, salvo se os seguradores forem negligentes, ou recusarem fazer os adiantamentos necessarios para o salvamento ou reclamações. Havendo contestação sobre as sommas para isso necessarias, o juiz a determinará, ouvindo arbitradores.

## ART. CXXI

1792. O abandono por perda ou deterioração só póde ter logar no caso que uma ou outra exceda a tres quartos do valor da cousa segurada, perdida ou deteriorada.

## ART. CXXII

1793. O segurado póde fazer abandono ao segurador e pedir o pagamento, sem ser obrigado a provar a perda do navio, se a contar do dia da partida do navio, ou do dia, a que se referem os ultimos avisos, d'elle não ha noticia, a saber: depois d'um anno da sua sabida para viagens na Europa; e depois de dois annos para viagens mais dilatadas.

## ART. CXXIII

1794. Póde fazer-se o abandono no caso de presa ou arresto de potencia, se os navios ou fazendas tomados ou arrestados não são relaxados dentro d'um ou dois annos, nos termos das distancias mencionadas no artigo precedente.

## ART. CXXIV

1795. Quando as fazendas deterioradas, ou navios declarados innavegaveis são vendidos na viagem, o segurado póde abandonar ao segurador os seus direitos, se apesar das suas diligencias não póde receber o preço dos objectos segurados nas dilacões marcadas no art. CXXII. Estas dilacões começam a correr do dia em que se recebeu a noticia do desastre.

## ART. CXXV

1796. Nos casos mencionados nos tres ultimos artigos o abandono será intimado aos seguradores no prazo de tres mezes, a contar da expiração das diversas epochas fixadas nos sobredictos artigos.

## ART. CXXVI

1797. O abandono em todos os demais casos deve ser intimado aos seguradores no prazo d'um ou dois annos, segundo as distancias acima mencionadas, e a contar do dia da chegada da noticia do desastre.

## ART. CXXVII

1798. O segurado não será admittido a fazer abandono, expirados os prazos fixados nos dois precedentes artigos.

## ART. CXXVIII

1799. O segurado, nos casos em que póde fazer-se abandono, é obrigado a participar ao segurador os avisos que receber dentro em cinco dias da sua recepção.

## ART. CXXIX

1800. Fazendo-se o seguro por tempo limitado, a perda do navio nestes casos e depois de expirados os prazos estabelecidos nos artigos CXXII, CXXIII e CXXIV d'este titulo presume-se acontecida dentro do tempo do seguro; se todavia constar e se provar depois que a perda acontecera fóra do tempo do seguro, a indemnisação paga deve ser restituida com os juros legais.

## ART. CXXX

1801. O segurado, fazendo abandono, é obrigado a declarar

todos os seguros, que fizera por si ou por outrem, e mesmo que dependa se fizessem sobre os objectos segurados, — e o dinheiro que se tomara a risco com conhecimento seu ou sobre o navio ou sobre fazendas; do contrario, a dilação do pagamento, que deve começar a correr desde a dia do abandono, será suspensa até o dia em que fizer notificar a dita declaração, sem que dahi resulte prorrogação alguma da dilação estabelecida pela lei para fazer o abandono. Em caso de declaração fraudulenta o segurador ficará privado de todos os efeitos do seguro.

#### ART. CXXXI

1802. O segurador, fazendo abandono, tem obrigação de participar aos seguradores quanto fizera para recuperar os efeitos segurados, e a declarar as pessoas e correspondentes que a esse fim empregara.

#### ART. CXXXII

1803. O abandono dos objectos segurados não pôde ser parcial nem condicional. O abandono comprehende sómente os efeitos que são objecto do seguro e do risco.

#### ART. CXXXIII

1804. Os efeitos segurados pertencem ao segurador desde a epocha da participação do abandono, sendo este feito segundo as formas prescriptas na lei.

#### ART. CXXXIV

1805. O segurador não pôde libertar-se do pagamento da somma asegurada com a excepção de que o navio ou fazendas aseguradas fossem relaxadas ou restituídas depois do abandono.

#### ART. CXXXV

1806. Não fixando o contracto epocha de pagamento, o segurador é obrigado a pagar o montante do seguro e as despesas tres mezes depois da intimação do abandono. A não pagar neste termo, deverá os juros legais. Os effects abandonados são hypoteca do pagamento.

### SECÇÃO VII

#### Dos direitos e obrigações dos corretores em materia de seguros maritimos

#### ART. CXXXVI

1807. O corretor de seguros é o unico devedor do premio para com o segurador nos contractos em que intervier, se ao tempo da assignatura da apolice o segurador não foi d'elle embolsado. Contudo o segurador fica por este contracto obrigado para com o asegurado.

#### ART. CXXXVII

1808. Fallindo o corretor sem haver recebido premio do segurado,

o segurador não obstante a disposição do artigo precedente é o unico com direito a reclamar-o do segurador. Se os administradores do corretor fallido recebem do segurador o premio devido ao segurador, são obrigados a restituir-lhe por inteiro.

#### ART. CXXXVIII

1809. O corretor, no caso previsto pelo art. CXXXVI, é credor do pagamento pelo premio, e terá direito de reter a apolice para seu pagamento.

#### ART. CXXXIX

1810. Quebrando o segurador, e achando-se ainda a apolice nas mãos do corretor, este terá direito a receber do segurador a indemnisação do sinistro, e a embolsar-se da somma do premio, entregando o residuo á massa fallida.

#### ART. CXL

1811. Se se entregou a apolice ao segurador, e elle não recebeu antes da quebra a indemnisação devida pelo segurador, o corretor tem preferencia a todo o credor para ser pago o premio pelo montante da indemnidade. Acontecendo o damno durante a quebra, e tendo os administradores recebido o montante, são igualmente obrigados a pagar com preferencia ao corretor o premio devido.

#### ART. CXLI

1812. Os corretores são obrigados no momento em que contractam um seguro: — a entregar ao segurador, que primeiro assignar, uma minuta por elles certificada, contendo a menção dos objectos segurados, as condições de seguro e de premio; — a inserir na apolice d'um modo claro e distincto todas as condições do contracto e as declarações relativas, bem como tudo o que esta lei exige como da essencia do contracto.

Fazendo-se o petitorio da indemnisação por intervenção dos corretores, serão obrigados a entregar ao segurador, que primeiro assignara a apolice, um mappa das perdas ou danos com os documentos justificativos, certificado por elles.

Os corretores são igualmente obrigados a lançar de teor e por inteiro num registro particular as apolices por elle negociadas, e as minutas, papeis e documentos entregues aos seguradores ao tempo do petitorio da indemnisação, bem como as copias dos avisos e cartas, que por sua mediação fossem communicadas pelo asegurado ao segurador durante e depois do contracto.

Os corretores são obrigados a dar copias certificadas d'estas apolices e documentos, todas as vezes que os seguradores ou segurados as requeiram: tudo debaixo de pena de perdas e danos, além das demais estabelecidas neste codigo a respeito dos corretores em geral.

## TITULO XV

## DAS AVARIAS

## SECÇÃO I

## Das avarias em geral

## ART. I

1813. Todas as *despesas* extraordinarias feitas para com o navio ou mercadoria conjuncta ou separadamente; todos os *damnos*, que acontecem aos navios e fazendas desde o momento em que os riscos de mar começam e acabam segundo as disposições d'este codigo, são reputados *avarias*.

## ART. II

1814. As avarias regulam-se na conformidade das disposições d'este codigo em falta de convenções especiaes, expressas nas cartas de fretamento ou nos conhecimentos.

## ART. III

1815. As avarias são de duas especies: avarias grossas ou communs; e avarias simples ou particulares.

Acontecendo facto que dê causa ás primeiras, a sua importancia é repartida entre o navio com o seu frete e a carga (XXXIX h. 1.): as segundas são supportadas ou só pelo navio, ou só pela cousa que soffreu o damno ou occasionou a despesa.

## ART. IV

1816. São avarias grossas: — 1.º tudo o que se dá ao inimigo, corsario ou pirata por composição, ou a titulo de resgate do navio e fazendas, conjuncta ou separadamente; — 2.º as cousas alijadas para salvação commum; — 3.º os cabos, mastros, velas e outros apparelhos cortados ou partidos por forçar vela para salvação do navio e carga; — 4.º as ancoras, amarras e quaesquer outras cousas abandonadas para salvamento ou vantagem commum; — 5.º os danos causados pelo alijamento ás fazendas restantes a bordo; — 6.º os danos feitos deliberadamente ao navio para facilitar a evacuação da agua, e os danos acontecidos por esta occasião á carga; — 7.º o tractamento, curativo, sustento e indemnisação das gentes da tripulação feridas ou mutiladas, defendendo o navio; — 8.º a indemnisação ou resgate das gentes da tripulação, mandadas ao mar ou á terra em serviço do navio e da carga e então captivadas; — 9.º as soldadas e sustento das gentes da tripulação durante arribada forçada; — 10.º os direitos de pilotagem e outros

de entrada e sahida num porto de arribada forçada; — 11.º os alugueis de armazens em que se depositem as fazendas, que não podem continuar a bordo durante o concerto do navio feito em porto de arribada forçada; — 12.º as despesas da reclamação do navio e mercadorias feitas pelo capitão numa só instancia conjunctamente; — 13.º o sustento e soldadas das gentes da tripulação durante esta reclamação, uma vez que o navio e carga sejam relaxadas e restituídos; — 14.º os gastos de descarga e salarios para alliviar o navio e entrar numa abra do porto, quando o navio é obrigado a fazel-o por borrasca ou perseguições de inimigo, e os danos acontecidos ás fazendas pela descarga do navio em perigo, e recarga nas barcas; — 15.º os danos acontecidos ao corpo e quilha do navio, que premeditadamente se faz varar para prevenir perdas ou presa; — 16.º as despesas feitas para pôr a nado o navio encalhado, e toda a recompensa por serviços extraordinarios, feitos para prevenir a perda total ou presa do navio; — 17.º as perdas ou danos sobrevindos ás fazendas carregadas em consequencia de perigo em barcas de aligeirar ou lanchas; — 18.º as soldadas e sustento das gentes da tripulação, se o navio, depois da viagem começada, é obrigado a suspendel-a por ordem da potencia estrangeira ou por superveniencia de guerra; isto por todo o tempo que o navio e carga forem impedidos; — 19.º o premio do emprestimo a risco, tomado por fazer face ás despesas a repartir por avaria grossa; — 20.º o premio do seguro das despesas de avaria, e as perdas havidas na venda da parte da carga no porto de arribada forçada, para fazer face a essas despesas; — 21.º as custas judicias para regular as avarias e fazer a repartição das avarias grossas; — 22.º as despesas de uma quarentena extraordinaria.

Em geral os danos causados voluntariamente em caso de perigo ou desastres imprevistos e soffridos como consequencia immediata d'estes eventos, bem como as despesas feitas em eguaes circumstancias, depois de deliberações motivadas em bem e salvamento commum de navio e mercadorias, desde a sua carga e partida até o seu retorno e descarga.

## ART. V

1817. Não serão reputadas avarias grossas, posto que feitas voluntariamente e por deliberações motivadas para bem do navio e carga, as despesas causadas por vicios internos do navio, por sua innavigabilidade ou por falta e negligencia do capitão ou gentes da tripulação. Todas estas fazem a carga do capitão ou do navio.

## ART. VI

1818. São avarias simples ou particulares: — 1.º o damno acontecido ás fazendas por borrasca, presa, naufragio ou encalho fortuito durante a viagem; — 2.º as despesas feitas para as salvar; — 3.º a perda de cabos, amarras, ancoras, velas e mastros, causada

por borrasca ou outro accidente de mar;—4.º as despesas de reclamação, sendo o navio e as fazendas reclamadas separadamente;—5.º o concerto particular de vasilhas e as despesas incursas para conservar os effectos avariados;—6.º o augmento de fretes e despesas de carga e descarga, quando, declarado o navio innavegavel, as fazendas são levadas ao lugar do destino por um ou mais navios.

E em geral as despesas causadas e o damno soffrido pelo navio só, ou só pelas mercadorias durante o tempo dos riscos.

#### ART. VII

1819. Se em razão de baixos ou bancos de areia conhecidos, o navio não pôde dar á vela do lugar da partida com a carga inteira, nem chegar ao lugar do destino sem descarregar em barcos parte da carga, as despesas de aligeirar o navio não são reputadas avaria.

Estas despesas fazem a cargo do navio sómente, não havendo na carta partida ou conhecimento estipulação em contrario.

#### ART. VIII

1820. As disposições, estabelecidas nos artigos III, IV, V e VI acerca das avarias grossas e das avarias simples, são igualmente applicaveis a estas barcas, e aos objectos nellas carregadas, segundo as diversas causas de que o facto resulte.

#### ART. IX

1821. Se acontecer durante o tracto, quer ás barcas, quer ás fazendas nellas carregadas, um damno reputado avaria grossa, este damno será supportado um terço pelas barcas e dois terços pelas fazendas embarcadas a seu bordo.

#### ART. X

1822. Reciprocamente, e até ao momento em que as fazendas carregadas nas barcas são descarregadas no lugar do seu destino, e entregues aos consignatarios, continuam em communhão com o navio e com as demais fazendas da carga, e contribuem nas avarias grossas que possam acontecer-lhes.

#### ART. XI

1823. As fazendas, que ainda não estiverem a bordo das barcas, não contribuem nas perdas que acontecerem nesse tempo ao navio, para cuja carga são destinadas.

#### ART. XII

1824. Os damnos, acontecidos ás fazendas por culpa do capitão não haver bem fechado as escotilhas, amarrado o navio, fornecido de bonsapparehos de guindar, pelo haver sobrecarregado, e por quoaquer outros accidentes derivadas de negligencia ou culpa do capitão ou gentes da tripulação, são avarias particulares; e todas quaes o segurador não se obriga contra o capitão, navio e frete.

#### ART. XIII

1825. As despesas de pilotagens de costa e barras e outras

feitas por entrada e sahida d'abras ou rios;— os direitos de licenças, visitas, tonelagem, marcas, ancoragens e outros de navegação, não são avarias, mas simples despesas a cargo do navio, salvo convenção na carta de fretamento ou conhecimentos.

Estas despesas não podem em caso algum ser lançadas a cargo dos seguradores.

#### ART. XIV

1826. Na regulação da avaria particular, que o segurador deve pagar pelas fazendas seguras contra todo o risco, observar-se-hão as seguintes disposições:

Tudo o que for saqueado, perdido ou vendido por avariado durante a viagem, estima-se segundo o valor da factura, e, em falta d'ella, segundo o valor por que o seguro foi feito em conformidade da lei; e segundo elle o segurador pagará a sua importância.

Em caso de chegada a bom porto, achando-se as fazendas avariadas em todo ou em parte, arbitradores expertos determinarão qual teria sido o seu valor se tivessem chegado sem avaria, e qual é o seu valor actual; e o segurador pagará uma quota do montante do seguro na proporção da differença que existir entre estes dois valores.

Tudo isto independente da estimação do lucro esperado, se elle foi segurado.

#### ART. XV

1827. O segurador não pôde em caso algum obrigar o segurado a vender os objectos segurados para lhes fixar o valor.

#### ART. XVI

1828. Se a avaliação tiver de fazer-se fóra d'estes reinos ou dominios, observar-se-hão as leis, usos e costumes commerciaes do lugar onde a estimação deve ser feita.

#### ART. XVII

1829. Chegando a estes reinos damnificadas ou diminuidas as fazendas seguradas, e sendo a avaria visivel por fóra, o exame e estimação do damno deverá ser feito por arbitradores expertos, antes que as fazendas se entreguem á disposição do segurado.

Não sendo a avaria visivel por fóra ao tempo da descarga, o exame poderá fazer-se depois que as fazendas estiverem entregues á disposição do segurado, com tanto que se verifique dentro de quarenta e oito horas depois da descarga, e sem prejuizo das demais provas das partes.

#### ART. XVIII

1830. Acontecendo um damno particular ao navio segurado, o segurador só pagará dois terços do custo do concerto da avaria, que no dizer de arbitradores expertos forem causadas por fortunas de mar, sem attenção a se se fez ou não o concerto, com tanto

que o navio fosse estimado na apolice por seu valor real, e que os concertos não excedam tres quartos d'esse valor.

Se os arbitradores julgarem que pelos concertos o valor real do navio se augmentaria além do terço da somma que custariam, o segurador pagará as despesas, abatido o excedente valor do navio.

#### ART. XIX

1831. Excedendo as despesas a tres quartos do valor do navio, o navio a respeito dos seguradores julga-se declarado innavegavel; e os seguradores serão obrigados neste caso, não tendo havido abandono, a pagar a somma segurada, deduzindo o valor do navio damnificado ou dos fragmentos d'elle, no diser de arbitradores expertos do lugar em que se acharem.

#### ART. XX

1832. Entrando um navio num porto de arribada forçada, e parecendo depois por um evento qualquer, o segurador não é obrigado a pagar além da somma segurada. O mesmo tem lugar, se o navio por diversos concertos estiver custando além da somma segurada.

#### ART. XXI

1833. O segurador não é obrigado a pagar avarias algumas, nem grossas nem particulares, sendo a sua importancia abaixo d'um por cento da somma segurada, sem comprehender as despesas da avaliação e julgado da repartição, salvo estipulação das partes em contrario.

#### ART. XXII

1834. Os seguradores do navio, do frete e das mercadorias pagam a indemnisação cada um para a avaria commum tanto, quanto estes objectos devem respectivamente contribuir nella.

#### ART. XXIII

1835. Reguladas as avarias grossas e particulares, as contas e seus documentos justificativos devem ser entregues aos seguradores, que são obrigados a pagar as perdas dentro de seis semanas da entrega. Passado este termo, são devedores de juros legais da quantia devida.

### SECÇÃO II

#### Da repartição e da contribuição na avaria grossa ou commum

#### ART. XXIV

1836. As avarias grossas ou communs serão reguladas e repartidas no lugar onde o navio descarregar no fim da viagem: salvo tendo a viagem lugar para as colonias ou outros estabelecimentos, portos e possessões ultramarinas do estado; neste caso as

repartições serão reguladas no lugar do reino, d'onde o navio partiu.

#### ART. XXV

1837. Rompendo-se a viagem no reino, ou varando nelle o navio, as repartições das avarias serão reguladas no lugar do reino, d'onde o navio partiu ou deveria partir.

#### ART. XXVI

1838. Rompendo-se a viagem estando o navio fóra do reino, ou vendendo-se a carga num porto de arribada forçada, a repartição de avaria deverá ser regulada no lugar, onde aconteceu o rompimento, ou no da venda da carga.

#### ART. XXVII

1839. A regulação e repartição das avarias grossas fazem-se a diligencias do capitão, e por arbitradores expertos.

Os arbitradores são nomeados pelas partes, ou pelo tribunal commercial do districto, fazendo-se no reino. No estrangeiro, pelo consul portuguez. Os arbitradores antes de operar prestarão juramento. A repartição será homologada pelo tribunal respectivo: em paiz estrangeiro, pelo consul, e na sua falta pela auctoridade competente do lugar.

#### ART. XXVIII

1840. Deixando o capitão de fazer as diligencias ordenadas no artigo precedente, os donos do navio ou das fazendas podem requerer a regulação e repartição, sem prejuizo da acção de indemnisação contra o capitão.

#### ART. XXIX

1841. As avarias communs serão repartidas por contribuição sobre o valor das fazendas carregadas, que ao tempo de sinistro se achassem a bordo do navio, ou nas barcas de descarga, ou que se alijassem por necessidade, antes que o damno acontecesse, — e sobre ametade do valor do navio, e ametade do montante do frete. As especies amoadadas não contribuirão além da ametade do seu valor nominal.

#### ART. XXX

1842. As fazendas carregadas serão estimadas segundo o seu valor no lugar da descarga, deduzido o frete, direito de entrada e outros de descarga.

Exceptam-se os casos seguintes:

Se a repartição deya fazer-se no lugar do reino, d'onde o navio partiu ou deveria partir, e valor dos objectos carregados será determinado segundo o preço da compra com as despesas até bordo, não comprehendido o premio do seguro.

Se estes objectos estivessem avariados, segundo o seu valor real.

Se a viagem se rompeu, ou as fazendas se venderam fóra do

casino; e a avaria não pôde lá regular-se, tomar-se ha por capital contribuinte o valor d'essas fazendas no logar do rompimento, ou producto liquido, que se tiver obtido no logar da venda.

## ART. XXXI

1848. As fazendas aliçadas serão avaliadas segundo o preço corrente do logar da descarga do navio, e deduzido o frete, direitos de entrada e despesas ordinarias. A sua natureza e qualidade serão provadas por conhecimentos, facturas ou outras provas.

## ART. XXXII

1844. Sendo a natureza e qualidade das mercadorias designadas no conhecimento e achando-se ser d'um valor maior, salvando-se, contribuirão no pé do seu valor real, — perdendo-se pelo alijamento, serão pagas segundo a qualidade designada no conhecimento. Achando-se de qualidade inferior á indicada no conhecimento, serão pagas, salvando-se, segundo a qualidade designada: e no pé do seu valor real, perdendo-se.

## ART. XXXIII

1845. As munições de guerra e boeca, a matafogagem e feto da gente da tripulação, não contribuem no alijamento: o valor porém das que se alijarem será pago por contribuição por todos os demais effeitos.

## ART. XXXIV

1846. Os effeitos de que não houver conhecimento do capitão, ou que se não acharem na lista ou manifesto da carga, não se pagam, sendo aliçados; mas contribuem na avaria grossa, salvando-se.

## ART. XXXV

1847. Os objectos carregados sobre a coberta contribuem na avaria grossa, salvando-se. Sendo aliçados ou avariados pelo alijamento, o dono não tem direito a pedir que sejam contemplados na contribuição; tem todavia acção de indemnisação contra o capitão e navio, se o capitão os carregou sobre a coberta sem consentimento seu.

## ART. XXXVI

1848. Tem logar a contribuição em avaria grossa por damno soffrido pelo navio, se causado para facilitar o alijamento ou salvar as fazendas.

## ART. XXXVII

1849. Se, não obstante o alijamento das fazendas ou parte de apparelhos, o navio se não salva, não tem logar contribuição alguma. Os objectos, que ficaram em bom estado, ou se salvaram, não respondem por pagamento alguma em contribuição de avaria dos objectos aliçados, avariados ou cortados.

## ART. XXXVIII

1850. Se pelo alijamento das mercadorias ou objeto de appa-

relhos e navio se salva, e continuando a viagem pessoas, os effeitos salvos contribuem só por si no alijamento no pé de seu valor no estado em que se acham, deduzidas as despesas de salvados.

## ART. XXXIX

1851. Salvando-se o navio e a carga em consequencia de corte de apparelhos ou de outro damno feito deliberadamente ao navio, se as mercadorias vêm depois a perder-se ou a ser roubadas, o capitão não pôde exigir dos donos, carregadores, ou consignatarios d'ellas que contribuam nesta avaria. Derivando a perda das fazendas de facto de dono ou consignatario d'ellas, contribuirão na avaria commum.

## ART. XL

1852. O dono das fazendas não pôde em caso algum ser obrigado a contribuir na avaria grossa por mais do valor d'ellas na sua chegada: salva nas despesas, que o capitão depois do naufragio, presa ou detenção do navio tivesse feito de boa fé, e mesmo sem ordem para salvar os effeitos naufragados, ou reclamar os apressados, mesmo no caso em que as suas diligencias ou reclamações fossem sem fructo.

## ART. XLI

1853. Se depois de feita a repartição os donos recobrem os effeitos aliçados, são obrigados a repór ao capitão e interessados na carga a contribuição recebida por contemplação de tase objectos, deduzidos os danos causados pelo alijamento e despesas da recuperação. Neste caso a resposta será repartida entre o navio e interessados na carga na mesma proporção em que estes contribuíram para o resarcimento do damno causado pelo alijamento.

## ART. XLII

1854. Se o dono dos objectos aliçados os recuperar sem reclamar indemnisação alguma, estes objectos não contribuirão nas avarias sobrevindas ao restante da carga depois do alijamento.

## TITULO XVI

DA EXTINCCÃO DAS OBRIGAÇÕES EM MATERIA  
DE COMMERCIO MARITIMO

## ART. I

1855. Toda a acção derivada de avaria grossa ou particular a cargo dos seguradores prescreve no termo d'um anno, desde que não houver noticia do navio depois da sua sahida para viagem na Europa: ou de dois annos para viagens mais dilatadas. — Este termo será dobrado no caso de guerra maritima.



Não terá logar esta prescripção, tendo o segurador pago alguma cousa por conta.

## ART. II

1856. São prescriptas:

Todas as acções entre os co-interessados na contribuição para a avaria grossa dois annos depois da viagem acabada;

Todas as acções — por pagamento de fretes, salarios e soldadas de officiaes, marinheiros e outras gentes da tripulação, um anno depois da viagem finda; — por sustento dado aos marinheiros por ordem do capitão, um anno depois da entrega; — por fornecimento de cousas necessarias á esquipação e victualhamento do navio, um anno depois dos fornecimentos feitos; — por salarios de operarios e obras feitas para o navio, um anno depois do recebimento das obras; — por fornecimento de madeiras e outros objectos necessarios á construcção e concerto do navio, tres annos depois dos fornecimentos feitos. Estes termos são dobrados no caso de viagem para fóra da Europa e ilhas adjacentes.

## ART. III

1857. O direito de preferencia sobre navio, fretes e fazendas, resultante do contracto de risco, extingue-se depois de seis mezes da chegada dos navios ao logar onde a viagem termina, sendo o contracto concluido nos limites da Europa: e depois de dois annos em viagens mais remotas. Estes prazos dobram em caso de guerra.

## ATR. IV

1858. Não é admissivel acção contra o capitão e seguradores por damnos acontecidos a mercadorias carregadas, se a fazenda fôr recebida sem o exame e louvação ordenada pela lei, ou se, não sendo externamente visivel o damno, se não procedeu ao exame e louvação no termo marcado pela lei.

## ART. V

1859. As prescripções, que não têm legislação expressa e particular, serão reguladas pelas disposições de direito civil.

## ART. VI

1860. A prescripção não tem logar, havendo escriptura ou escripto de obrigação, ajuste de contas com saldo em aberto, ou interpellação judicial.

FIM.

SENHOR!

Vossa Magestade Imperial Dignou-se annuir ao voto do Ministerio, que a Vossa Magestade Imperial teve a honra de apresentar, com a sua unanime approvação, o Projecto de Codigo Commercial Portuguez, feito pelo conselheiro José Ferreira Borges.

Neste Codigo, fructo de longos e profundos estudos, grande experiencia e verdadeiro zelo pelo bem e prosperidade da patria, que anima o seu auctor, comprehende-se a doutrina relativa á jurisprudencia de terra e mar, que se acha espalhada e abrangida nos diversos codigos europeus, usos e costumes do mar, e julgados de diferentes tribunaes mercantis. Elle contém em particular a legislação, que respeita á ordem do processo e formação do juizo, abreviada da legislação civil actual, expurgada dos enredos que a embarçam, e adaptada ao estabelecimento do jury, guardada a publicidade tão positivamente determinada na Carta Constitucional; e abrange emfim principios de lei e processo ácerca das quebras, que parece deverão obviar em grande parte ás importantissimas questões, que aliás so acham não resolvidas nos demais corpos da jurisprudencia commercial da Europa.

Vossa Magestade Imperial reconhece o estado actual da nossa legislação mercantil, e mais que tudo a incerteza, com que esta legislação chama codigos não designados em auxilio da lei patria: d'ahi a incerteza dos direitos e a irregularidade dos julgados.

O remedio a tamanho mal só pôde achar-se em um corpo systematico, que ligue os diversos usos e costumes do commercio, e reduza a certeza a sua variedade. É pois evidente a necessidade d'este codigo.

Até aqui o juizo commercial ou se achava diversamente dividido ou confiado a uma juncta, que reunia o administrativo e o judicial, e a um tribunal, que, devendo decidir das mais delicadas questões de presas, carecia das habilitações e qualificações essenciaes a seus julgadores.

Desde agora o circulo d'estas materias concentra-se em um tribunal, cujo unico attributo é julgar.

Está pois demonstrada a necessidade e utilidade da promulgação d'este Codigo, que Vossa Magestade Imperial se dignou approvar, conformando-se com o parecer unanime de todos os Ministros e Secretarios d'Estado.

Vossa Majestade Imperial, que á gloria de haver dado uma Constituição a Portugal une a de ter defendido essa Constituição e os sagrados direitos da Rainha á frente de um exercito, que, obrando prodigios, ha conseguido libertar a patria; e vò já restituída ao solio dos seus augustos maiores a Legitima Rainha dos Portuguezes; Vossa Majestade acrescentará mais louros á Sua Corôa immortal com a dâdiva de um Código, de que devem resultar os maiores beneficios á Nação Portugueza. Esta nação será eternamente grata a Vossa Majestade Imperial por havel-a constituido e libertado, e por ter recebido de Vossa Majestade Imperial, no meio do estrepito das armas, leis e regulamentos, que formam a base da sua futura prosperidade.

Por estes motivos tenho a honra de propôr a Vossa Majestade Imperial o seguinte Projecto de Decreto.

Lisboa, 18 de Setembro de 1833.

*José da Silva Carvalho.*

## DECRETO

Tomando em consideração a proposta dos Ministros e Secretarios d'Estado de todas as Repartições do Ministerio: Hei por bem, em nome da Rainha, Decretar o seguinte:

Artigo primeiro. Serão immediatamente impressos e publicados, para regerem como lei nestes reinos e seus dominios os mil e oitocentos e sessenta artigos, que prefazem o Código Commercial Portuguez, que Fui Servido approvar, e que será desde logo promulgado.

Artigo segundo. Fica abolida toda a jurisdicção judicial contenciosa, que pelas leis actuaes pertence ao tribunal da Juncta do Commercio, Agricultura, Fabricas e Navegação; bem assim a que pertencia ao Conselho do Almirantado, Juizo de India e Mina, e Ouvidorias da Alfandega.

Artigo terceiro. São revogadas todas as leis, usos e costumes contrarios á letra e espirito do mesmo Código. Os Ministros e Secretarios d'Estado de todas as Repartições do Ministerio assim o tenham entendido e o façam executar. Faço das Necessidades, em dezoito de setembro de mil oitocentos e trinta e tres.

D. PEDRO, DUQUE DE BRAGANÇA.

*Candido José Xavier.*

*Agostinho José Freire,*

*José da Silva Carvalho.*

# LEGISLAÇÃO

RELATIVA AO

## CODIGO COMMERCIAL

POSTERIOR Á PUBLICAÇÃO D'ESTE

ATÉ AO FIM DO ANNO DE 1878

---

### ANNO DE 1853

---

DECRETO DE 18 DE SETEMBRO

Mandando constituir os tribunaes de primeira e segunda instancia commercial, estabelecidos pelo Codigo commercial.

DECRETO DE 17 DE DEZEMBRO

Sobre o modo de julgar depois da publicação do Codigo commercial os processos então pendentes e ainda não julgados, — os processos já julgados e em recurso, e as causas existentes de falencia.

---

### ANNO DE 1834

---

PORTARIA DE 24 DE JANEIRO

Declarando que o Codigo commercial se deve considerar em vigor desde o dia 14 de janeiro de 1834, em que se constituíram em Lisboa os tribunaes de commercio de primeira e segunda instancia: e que todas as transacções commerciaes pendentes, protestos e outros actos mercantis devem ser regulados e decididos segundo a doutrina do decreto de 17 de dezembro de 1833.

(do artigo 1011)

## DECRETO DE 28 DE JANEIRO

## RELATORIO

Senhor.—No código commercial portuguez se declara (art. 1015) que ao tribunal superior do commercio compete o conhecimento das prêsas feitas por embarcações de guerra ou armadores portuguezes, e das causas que sobre o mesmo objecto se podêrem excitar, precedendo com toda a jurisdicção contenciosa, que tinha o almirantado, servindo-lhe de regimento provisório as leis actuaes.»

As leis actuaes são o regimento de 18 de junho de 1704, o alvará de 7 de dezembro de 1796, o alvará de 9 de maio de 1797, o decreto de 19 de janeiro de 1803, e o alvará de 4 de maio de 1805: não fallo do decreto de 4 de outubro de 1832, porque, filho das circunstâncias, deve terminar com ellas.

Segundo estas leis o processo de prêsas pôde acabar em uma só instancia: o auditor da marinha tem ingerencia em certos casos no processo preparatorio; e é possível dar-se uma causa summaria, e logo depois uma causa ordinaria no mesmo tribunal, e pela mesma prêsa!

Quanto á regularisação de quaesquer procedimentos previos á installação da acção, a jurisdicção do supremo magistrado está fixada no artigo 1011 do mesmo código n.º 5, e por consequencia abolida nesta parte a jurisdicção do auditor.

Resta sómente regular o processo, uniformal-o com a ordem do juizo de todas as mais causas commerciaes, estabelecidas no Código; e declarar, se tanto é necessario, que uma sentença de prêsas tem a força legal de qualquer outra sentença.

Um processo, uma lide com uma só instancia repugna com a nossa constituição actual. Uma sentença, que não produz a causa julgada, repugna com os principios triviaes de direito.

Cumpre portanto fazer de tudo isto uma declaração authentica, e a esse fim, depois de ouvido o parecer do supremo magistrado do commercio, tenho a honra da propor a vossa majestade imperial o seguinte decreto.

Secretaria d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça, em 28 de janeiro de 1834. — José da Silva Carvalho.

## DECRETO

Tomando em consideração o relatório do ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda, encarregado interinamente da pasta dos negocios ecclesiasticos e de justiça: Hei por bem, em nome da rainha, decretar o seguinte:

Artigo 1. O processo das prêsas, e a ordem do juizo a seguir em taes pleitos e causas, que sobre este mesmo objecto se possam excitar, será de hoje em diante o mesmo que se acha matreado e regulado no Código commercial portuguez ácerca das causas mercantis em geral.

Art. 2. Está portanto abolida a jurisdicção do auditor da marinha na parte relativa ás causas de prêsas.

Art. 3. Os juizes de direito nos portos, aonde não houver juizo commercial de primeira instancia, serão juizes das causas de prêsas, conservada a ordem do processo do Código commercial.

Art. 4. A sentença, proferida em causas de prêsas, produz o effeito da cousa julgada, da mesma sorte que em geral produz este effeito uma sentença qualquer.

Art. 5. Ficam revogadas todas as leis e disposições em contrario ao presente decreto.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda, encarregado interinamente da pasta dos negocios ecclesiasticos e de justiça, o tenha assim entendido e o faça executar. Faço das Necessidades, em 28 de janeiro de 1834. — D. PEDRO, duque de Bragança. — José da Silva Carvalho.

## DECRETO DE 14 DE FEVEREIRO

Querendo Eu pôr as leis existentes em harmonia com a carta constitucional, que me glorio de haver dado á nação portugueza, e com os principios em que são fundadas as suas disposições, e não sendo compativel com o que se acha estabelecido no § 23 do artigo 145 da mesma carta, que continue a subsistir o exclusivo das cinco classes dos mercadores de retalho com seus arruamentos estabelecidos pelos estatutos confirmados por alvará de 18 de dezembro de 1757, difficultando-se assim as operações do commercio, e tolhendo-se aos cidadãos a liberdade de exercer sua industria, e pelo modo que melhor lhe convier: Hei por bem, em nome da rainha, decretar o seguinte, conformando-me, quanto á necessidade da extincção das dietas classes e arruamentos, e da mesa do bem commum como desnecessaria, com o parecer que a junta

do commercio fez subir á minha imperial presença, tendo sido mandada consultar sobre este objecto.

Artigo 1. Fica extinto o exclusivo das cinco classes dos mercados de retalho, com os seus respectivos arruamentos, e appontadoria activa e passiva, de que gozavam na conformidade dos estatutos approvados pelo sobredicto alvará de 16 de dezembro de 1757.

Art. 2. Fica abolida a mesa do bem commum, estabelecida pelos mesmos estatutos.

Art. 3. Fica sendo permitido a todos os subditos d'estes reinos, para exercer o commercio de quaesquer fazendas, cuja importação é ou fôr admittida, e de que se tenham pago os respectivos direitos, ter as suas lojas ou casas de vendas nas ruas que lhes aprouver, e nellas vender por grosso, miudo ou retalho, devendo as lojas estabelecidas em casas de sobrado ou sobre-lojas ter nas suas respectivas portas, da parte de fóra, convenientes inscripções, que as indiquem, e conservar-se francas, como as lojas dos pavimentos das ruas, e guardando-se no mais em todo o caso as disposições das leis.

Art. 4. Todas as pessoas que se empregarem neste genero de commercio deverão previamente insdrever-se na camara municipal, indicando seus nomes e moradas; e acontecendo mudarem suas lojas ou casas de venda, darão parte da mudança na mesma camara.

Art. 5. Quanto ás pessoas de um e outro sexo, que costumam vender pelas ruas ou pelas casas da capital e seus suburbios, denominadas vendilhões, subsiste a legislação existente.

Art. 6. Ficam revogadas as leis e quaesquer disposições em contrario.

O ministro e secretario d'estado dos negocios do reino assim o tenha entendido e faça executar. Palacio das Necessidades, em 14 de fevereiro de 1834. — D. PEDRO, duque de Bragança. — *Joaquim Antonio de Aguiar.*

#### PORTARIA DE 7 DE MARÇO

Considerando sua majestade imperial o duque de Bragança, regente em nome da rainha, que podem occorrer duvidas e embaraços na prática do foro por falta de se haver intentado a conciliação antes do começo de algumas causas; vindo d'esta sorte a dar-se a nullidade de que tracta genericamente o artigo 7 do decreto de 16 de maio de 1832: manda o mesmo augusto senhor declarar ao conselheiro supremo magistrado do commercio, em

quanto por lei se não providenciar especialmente sobre este objecto, que não devem julgar-se comprehendidas no mencionado artigo as causas da fazenda mercantis de corporações administrativas; de estabelecimentos publicos; de menores, salvo nos casos do artigo 13 do decreto de 18 de maio de 1832; de ~~aresta ou embargo~~; e fim todas aquellas em que por sua natureza e fórma, e pelas pessoas que nellas são partes, não cabe a transacção conforme o direito. Paço das Necessidades, em 7 de março de 1834. — *José da Silva Carvalho.*

#### DECRETO DE 17 DE MARÇO

Determinando os vencimentos do supremo magistrado do commercio; o pessoal e vencimentos da secretaria da suprema magistratura do commercio; os vencimentos do presidente e juizes do tribunal de segunda instancia, do porteiro, guarda-mór, serventes, ou guardas menores, e officiaes de diligencias d'este tribunal; e os do secretario do tribunal commercial de segunda instancia, do escrivão d'este tribunal; do juiz de direito commercial, presidente do tribunal de commercio de primeira instancia; do secretario do juiz commercial de primeira instancia, do escrivão d'este juizo, dos officiaes de diligencias, do porteiro, e do servente; assim como a base, pela qual devem ser percebidos os emolumentos das secretarias e cartorios commerciaes.

#### DECRETO DE 8 DE MAIO

Não se coadunando com os principios da carta constitucional da monarchia, base, em que devem assentar todas as disposições legislativas, a instituição do juiz e procuradores do povo, mestres, casa dos vinte e quatro, e classificação dos differentes gremios, outros tantos estorvos á industria nacional que para medrar muito carece da liberdade, que a desenvolva, e da protecção, que a defenda: hei por bem, em nome da rainha, decretar o seguinte:

Artigo 1. Ficam extintos os logarés de juiz, e procuradores do povo, mesteres, casa dos vinte e quatro, e os gremios dos differentes officios.

Art. 2. As camaras municipaes darão as providencias, que julgarem mais acertadas, para se levar a effecto o disposto no artigo 1.º sem inconveniente do serviço publico. E se algumas d'essas providencias excederem suas attribuições, me consultarão para se tomar na consideração que merecerem.

Art. 3. Ficam revogadas todas as leis em contrario, como se d'ellas fizessem expressa e declarada menção.

O ministro e secretario d'estado dos negocios do reino assim e tenha entendido e faça executar. Palacio do Ramalhão, em 7 de maio de 1834. — D. PEDRO, duque de Bragança — *Bento Pereira do Carmo.*

## DECRETO DE 30 DE JUNHO

### RELATORIO

Senhor. — A real junta do commercio, agricultura, fabricas, e navegação, que por lei de 5 de junho de 1788 foi elevada á categoria de tribunal, já não pôde responder hoje aos fins da sua instituição. Sobre ser onerosa á fazenda publica é incompativel com a fórma do governo estabelecida na carta constitucional da monarchia, e suas attribuições estão pela maior parte coarctadas por varios decretos, que vossa magestade imperial se ha dignado promulgar para desenvolver e levar a effeito os atos e luminosos principios d'essa mesma carta. A jurisdicção contenciosa, que exercia a junta, foi-lhe tirada e passada aos tribunaes de commercio pelo decreto de 18 de setembro de 1833; e a parte administrativa e fiscal, que estava a seu cargo, já lhe não pertence segundo a disposição de varios outros decretos. Pelo de 17 de setembro do mesmo anno as contribuições, de volumes, pharoes, e mil e quinhentos réis, que até agora se cobravam pela junta do commercio, são hoje recebidas pelos empregados das alfandegas. Os contrabandos e descaminhos pertencem á directoria geral das mesmas alfandegas pelo citado decreto. Nenhum genero de industria é prohibido na conformidade do § 23 do artigo 145 da carta constitucional; e a fiscalisação, protecção e adiantamento d'essa industria pertence aos prefeitos pelo § 4 artigo 45 do decreto n.º 23 de 16 de maio de 1832.

Nestes termos, para desempeñar o andamento da publica administração, e pô-la em harmonia com o actual systema de governo, cumpre acabar com a junta do commercio, a quem successivos decretos têm cerceado as attribuições, e distribuir as pousas que lhe restam pelas diferentes repartições, a que bem e verdadeiramente devem pertencer. Com este fim tenho a honra de propor a vossa magestade imperial o seguinte projecto de decreto. Secretaria d'estado dos negocios do reino em 30 de junho de 1834. — *Bento Pereira do Carmo.*

### DECRETO

Tomando em consideração o relatório do ministro e secretario d'estado dos negocios do reino: hei por bem, em nome da real junta, decretar o seguinte:

Artigo 1. Fica extinta desde já a real junta do commercio, agricultura, fabricas, e navegação d'estes reinos, e seus dominios.

Art. 2. As participações, que os consules portuguezes faziam á extinta junta, serão endereçadas d'ora em diante ao ministerio dos negocios estrangeiros, e por este comunicadas ao dos negocios do reino para providenciar como convier.

Art. 3. Em quanto se não concertar definitivamente o systema geral da administração publica, ficará pertencendo ao commercio dos estudos a inspecção da aula de commercio da manufatura que a extinta junta.

Art. 4. Toca ao ministerio do reino passar provisões para estabelecimentos, ou continuação de fabricas cujos directores quizerem gozar do beneficio de isenção de direitos por entradas de materias primas, e por sahida dos objectos manufacturados, procedendo informação do prefeito da respectiva provincia.

Art. 5. Na conta geral e circunstanciada, que os prefeitos são obrigados a dar annualmente do estado das provincias respectivas, nos termos do artigo 46 do decreto n.º 23 de 16 de maio de 1832, virá, incluída uma fiel relação das fabricas, que effectivamente trabalham, e das que se fecharam no decurso do anno, dando os motivos por que.

Art. 6. Fica tambem pertencendo ao ministerio do reino, em quanto por outra maneira se não dispozer, o conceder provisões aos auctores ou introductores de machinas, industria ou processo novo, para gozarem do exclusivo da invenção, ou introdução pelo tempo marcado na lei.

Art. 7. A administração dos pharoes, que a extinta junta exercia por portaria de vinte e dois de abril do corrente anno, é encarregada ao inspector geral da alfandega, na conformidade do artigo 36 do decreto de 17 de setembro do anno passado.

Art. 8. As provisões que por decreto de 14 de fevereiro d'este anno passava aos vendilhões para legitimar e habilitar suas pessoas, serão agora concedidas, com o nome de licenças, pelas camaras municipaes dos respectivos domicilios.

Art. 9. Ao ordinario hea pertencendo a administração da capella do Espirito Sancto, que será custeada pelo thesouro publico.

Art. 10. Os livros e mais papeis da extinta junta serão di-

vididos e entregues ás repartições, a que por este decreto ficam tocando os objectos de que elles tractam; os processos commerciaes e de fallencia, aos tribunaes competentes; e todos os outros livros e papeis, que não pertencerem exclusivamente a alguma repartição em particular serão arrecadados na torre do tombo.

Art. 11. O dinheiro, peças de ouro e prata, apolices, titulos de divida publica, e mais objectos de valor, que existirem na capella do Espirito Sancto, e no cofre da contadoria da extincta juncta, serão entregues no theouro publico.

Art. 12. As fazendas tomadas por contrabando ou descaminho, que existirem nos armazens da juncta do commercio, serão entregues ao administrador das alfandegas do sul do reino.

Art. 23. A juncta, antes de se dissolver, nomeará d'entre seus empregados os que julgar mais capazes para inventariar os livros, papeis, e mais objectos acima declarados e os entregará na fórma decretada, officiendo a cada uma das repartições para providenciar ácerca da recepção dos objectos, que lhe ficam tocando.

Art. 14. Os empregados na extincta juncta serão attendidos pelo governo, segundo melhor convier ao serviço publico.

Art. 15. Ficam revogadas todas as leis e disposições em contrario, como se de cada uma d'ellas se fizesse expressa e declarada menção.

O ministro e secretario d'estado dos negocios do reino assim o tenha entendido, e faça executar. Palacio de Queluz, em 30 de junho de 1834. — D. PEDRO, duque de Bragança. — *Bento Pereira do Carmo.*

(Ao artigo 1035)

## REGIMENTO DE 10 DE JULHO

Do deposito commercial de Lisboa  
estabelecido por decreto de 22 de março

### CAPITULO IV

Artigo 1. Todo o capitão ou mestre de navio mercante, tanto nacional como estrangeiro, que demandar o porto de Lisboa, deve trazer dois manifestos do mesmo teor, que contenham o nome e tonelada da embarcação, nação a que pertence, porto em que recebeu a carga, nome dos carregadores e d'aquelles a quem vem dirigida especificando a qualidade e quantidade de volumes por trazer, com as marcas e numeros na margem.

Art. 2. Estes manifestos serão designados pelo capitão, e authenticados pelos consules portuguezes dos portos da partida, quando nelles não haja consul pela auctoridade local.

Art. 7. Se o capitão não exhibir os manifestos no tempo dado, com as solemnidades exigidas, se estes não conferirem um com o outro, e se não vier nas primeiras vinte e quatro horas da entrada na alfandega, incorre na pena de pagar dobrados direitos do porto; se porém algumas mercadorias não forem comprehendidas, ou se houver differença entre as mercadorias e o manifesto, o capitão será pessoalmente condemnado a pagar uma somma igual ao valor das mercadorias omitidas, sendo de consumo prohibido, e dobrados direitos de consumo, imposições, e emolumentos, se forem generos admittidos. As multas impostas aos capitães ou mestres serão pagas immediatamente, podendo cobrá-las executivamente pelo navio e fretes.

## PORTARIA DE 17 DE SETEMBRO

(No mesmo sentido da parte segunda, do Decreto de 23 de dezembro de 1835).

## ANNO DE 1835

(Ao artigo 1116)

## DECRETO DE 7 DE MAIO (a)

Tendo subido á minha real presença diferentes representações ácerca do embaraço, que se tem encontrado para a decisão final dos processos de revista nas causas commerciaes, havendo-se suspendido com grave prejuizo publico o seu regular andamento, por isso que no caso em que os juizes do supremo tribunal de justiça annullassem a sentença, por ser contra a expressa determinação da lei, se achava manifesta incompatibilidade, em que o fundo da causa fosse julgado por uma parte d'estes mesmos juizes, e tendo-me representado o mesmo supremo tribunal que no referido caso os juizes se consideravam inhabilitados, em virtude dos artigos 125 e 131 da carta constitucional da monarchia, para

(a) Veja-se o Protasto do A. doCodigo contra este decreto nas—Fontes, especialidade e excellencia da legislação commercial, appendice 4.

Julgar como juizes de segunda instancia a mesma causa, em que haviam julgado como juizes do supremo tribunal; e attendendo que é da maior urgencia promover a prompta administração da justiça, e evitar a continuação dos graves males que tal retardamento tem produzido; e porque a multiplicidade e importancia dos negocios não permittiu que as obras deliberassem definitivamente sobre este assumpto; hei por bem, regulando a execução dos artigos 1116 do Código commercial em harmonia com o disposto nos artigos 125 e 131 da carta constitucional, e com o artigo 4.º, parágrafo 3.º do decreto de 19 de maio de 1832, ordenar que, observando-se a forma prescripta no referido artigo 1116 do Código commercial para o conhecimento e decisão dos recursos de revista nas causas commerciaes, e verificando-se o caso de concessão, por ser contra a lei expressa a sentença da que se recorrer, o supremo tribunal de justiça designe, para se proferir nova sentença, uma das relações, cujos juizes unicamente são os competentes para julgar as causas em segunda e ultima instancia, conforme a expressa determinação do artigo 125 da carta constitucional da monarchia.

O ministro e secretario d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça assim o tenha entendido, e faça executar. Paço das Necessidades, em 7 de maio de 1835.—RAINHA.—*Manuel Duarte Leitão.*

(Ao artigo 1032)

### PORTARIA DE 19 DE JUNHO

Foi presente a sua majestade a rainha o officio do supremo magistrado, presidente do tribunal commercial de segunda instancia, em data de 22 de maio ultimo, ponderando ser necessario excitar por meio d'uma circular, dirigida a todos os juizes do reino e dominios, a observancia do artigo 1032 do Código commercial portuguez, em que se ordene que nos logares, onde não houver tribunaes de commercio de primeira instancia, todas as questões e pleitos commerciaes sejam levados diante das justicas civis ordinarias, e alli decididos somente por arbitros commerciaes de accordo das partes, ou, não querendo accordar-se, da nomeação do juiz, tendo sempre precedido a conciliação do juiz de paz, ou avindor civil; e manda a mesma augusta senhora declarar ao referido supremo magistrado que não havendo necessidade de fazer pôr em execução o citado artigo do Código commercial portuguez, por isso que todo elle foi já, por decreto de 18 de setembro de 1834, mandado observar como lei d'este reino e

seus dominios, comtudo, logo que se achar estabelecida a nova ordem judicial, se expedirá a dicta circular aos juizes, excitando a sua attenção sobre este importante objecto, a fim de que todas as disposições do mencionado Código sejam fielmente executadas.

Paço das Necessidades, em 19 de junho de 1835.—*Manuel Antonio de Carvalho.*

(Ao artigo 1087)

### DECRETO DE 15 DE DEZEMBRO

#### REGULAMENTO PARA O MINISTERIO PUBLICO

.....  
 Art. 45. Pelo mesmo modo, no que é applicavel, serão lançadas pelos escrivães dos tribunaes de commercio de primeira instancia e secretario do tribunal de commercio de segunda instancia em livro competente as verbas de dizima das sentenças commerciaes, que a daverem.  
 .....

### DECRETO DE 28 DE DEZEMBRO

Cumprindo regular as obrigações que os delegados dos procuradores regios têm de desempenhar perante os juizes commerciaes, e das conservatorias que ha nesta cidade e na do Porto, a fim de que se não accumullem trabalhos insuperaveis com grave detrimto do serviço publico: hei por bem ordenar, como medida provisoria, que em Lisboa responda o delegado do primeiro districto perante a conservatoria franceza: — o do segundo districto perante a conservatoria das nações confederadas: — o do terceiro districto perante a conservatoria italiana e allemã: — o do quarto districto perante o juizo commercial de primeira instancia: — o do quinto districto na conservatoria britannica: — o do sexto districto na conservatoria hespanhola, e perante a auditoria de marinha nas causas em que alli deva intervir o ministerio publico civil. — Na cidade do Porto continuará a practica estabelecida pela portaria de 17 de setembro de 1834 (a), respondendo o delegado do districto de Cedofeita perante o juizo commercial: — o delegado do districto de Sancta Catharina perante a conservatoria ingleza; — e o delegado do districto de Santo Ovidio na

(a) Publicada a pag. 14 e 15 do commentario da proposta de lei de 20 de maio de 1834 do sr. conselheiro Gaspar Pereira da Silva.



conservatoria das nações confederadas. O ministro e secretario d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça assim o tenha intendido e o faça executar. Paço das Necessidades, em 28 de dezembro de 1835. — RAINHA. — *Manuel Antonio Vellas Caldeira Castel-Branco.*

## ANNO DE 1856

### RESOLUÇÃO PELO THESOURO PUBLICO DE 12 DE FEVEREIRO

Declarando que os salarios dos guardas, postos a bordos dos navios entrados nos portos de Portugal por causa de arribada forçada, que segundo o decreto de 5 de agosto de 1835 são isentos de todos os direitos de porto, devem ser pagos pelo proprietario ou consignatario do respectivo navio; por quanto, sendo esta despesa puramente fiscal, de nenhuma fôrma pôde ser considerada direito de porto, comprehendida nas disposições do citado decreto.

(Aos artigos 1386 e 1397)

### PORTARIA DE 25 DE ABRIL

A proposito do facto acontecido em Villa da Praia da achada de uma corrente de ferro com a sua ancora, que um pescador descobriu, e de que se apossou o patrão-mór d'aquelle porto, declara que os salvados pertencem aos proprietarios dos navios, quando se sabe quem elles são; e que em caso contrario pertencem segundo as leis do reino ao thesouro; e nesta conformidade se deve seguir a practica de entregar a terça parte a quem acha ou denuncia, ficando as duas terças restantes para a fazenda publica.

(Ao artigo 1315)

### PORTARIA DE 3 DE SETEMBRO

Suscitando a observancia em todas as alfandegas da lei, que prohibe a navegação de cabotagem aos navios estrangeiros, não

se permitindo que as mercadorias navegadas em taes embarcações sejam recebidas nas alfandegas, quando d'aquelle modo forem conduzidas de quaequer portos do reino.

(Ao tit. 7 do liv. 3 da parte 1)

### DECRETO DE 30 DE SETEMBRO

Exigindo as circumstancias actuaes que nos diferentes ramos da administração commercial se façam as economias e reformas, que foram compatíveis com o bom andamento do serviço publico; e sendo de reconhecida inutilidade a existencia da suprema magistratura do commercio, a qual além do magistrado supremo, que é ao mesmo tempo presidente do tribunal commercial de segunda instancia, consta de uma secretaria separada da secretaria do mesmo tribunal (separação, que, não se comprehendendo no Codigo do commercio, foi estabelecida por decreto de 17 de março de 1834); e não convido ao bem do estado a accumulção de ordenados, ou a conservação de empregos, que, por evidentemente desnecessarios, devem desde já abolir-se; hei por bem decretar provisoriamente o seguinte:

Artigo 1. A suprema magistratura do commercio, composta do magistrado supremo, — d'um secretario, — d'um official, — d'um continuo, servindo de porteiro e official de registro, e d'um correio, fica supprimida.

Art. 2. As attribuições que pelo codigo do commercio pertencem ao magistrado supremo, serão exercidas pelo juiz, que presidir ao tribunal commercial de segunda instancia, sem que por isso vença outro ordenado além do que nesta qualidade lhe compete.

Art. 3. As funções do secretario da suprema magistratura serão exercidas pelo secretario do tribunal commercial de segunda instancia sem augmento de ordenado.

Art. 4. Ficam supprimidos os logares de guarda-mór e porteiro do tribunal de segunda instancia. O porteiro do de primeira instancia, visto que os tribunaes se acham no mesmo local, será o porteiro de ambos.

Art. 5. Para o serviço, tanto interno como externo do tribunal, ficam conservados os logares, que actualmente existem; — de serventes e officiaes de diligencias.

Art. 6. Os juizes e mais empregados no foro commercial começarão a vencer desde o 1.º de outubro proximo os ordenados constantes da tabella juncta, assignada pelo secretario d'estado

dos negocios ecclesiasticos e de justiça, e que faz parte do presente decreto.

O referido secretario d'estado o tenha assim entendido e o faça executar. Paço das Necessidades, em 30 de setembro de 1836.  
— RAINHA. — Antonio Manuel Lopes Vieira de Castro.

Tabella dos vencimentos, que por decreto da data d'este se estabelecem aos tribunaes indicados

*Tribunal do commercio de segunda instancia*

	Vencimentos annuaes	Total
1 juiz presidente .....	—\$—	1:400\$000
4 juizes .....	1:200\$000	4:800\$000
1 secretario .....	—\$—	480\$000
1 escrivão .....	—\$—	300\$000
2 officiaes de diligencias .....	200\$000	400\$000
2 serventes .....	200\$000	400\$000

*Tribunal commercial de primeira instancia de Lisboa*

1 juiz .....	—\$—	1:000\$000
1 secretario .....	—\$—	200\$000
1 escrivão .....	—\$—	100\$000
2 officiaes de diligencias .....	100\$000	200\$000
1 servente .....	—\$—	100\$000
1 porteiro para os tribunaes de primeira e segunda instancia por se acharem no mesmo local .....	—\$—	350\$000

*Tribunal commercial de primeira instancia no Porto*

1 juiz .....	—\$—	1:000\$000
1 secretario .....	—\$—	200\$000
1 escrivão .....	—\$—	100\$000
2 officiaes de diligencias .....	100\$000	200\$000
1 porteiro .....	—\$—	200\$000
1 servente .....	—\$—	100\$000

Secretaria d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça, em 30 de setembro de 1836. — Antonio Manuel Lopes Vieira de Castro.

DECRETOS (DOIS) DE 11 DE NOVEMBRO

(Creando mais um officio de escrivão nos tribunaes de commercio de Lisboa e Porto).

DECRETO DE 14 DE NOVEMBRO (a)

(Sobre direitos de sahida das embarcações nacionaes ou estrangeiras)

.....  
Art. 10. As lotações dos navios para o pagamento dos direitos estabelecidos nos artigos precedentes serão feitas do modo seguinte:

1. Medir-se-ha em pés e decimos de pés portuguezes o comprimento da embarcação desde a roda de prôa até ao cadasto da pópaa; a sua largura no lugar mais largo entre os madeiros do esqueleto e o forro interior da amurada juncto ao cintado; e a sua altura pela bomba, contendo o espaço entre a coberta e a sobrequilha.

2. Multiplicar-se-hão estas tres dimensões assim medidas, e do producto se deduzirão nos navios de vela um terço e nas embarcações movidas por vapor metade.

3. O liquido restante, dividido por cincoenta e sete pés cubicos e setecentos vinte e seis millesimos, dará as toneladas que se procuram.

(Ao artigo 1379 n.º 2)

DECRETO DE 10 DE DEZEMBRO

Sobre prohibição de exportação de escravos

.....  
Art. 6. Não se darão passaportes aos navios mercantes para os territorios africanos situados ao sul do parallelo de vinte grãos de latitude septentrional, sem que seus donos e capitães ou mestres tenham assignado termo de não receberem a bordo d'elles escravos alguns, que não sejam os que pelo artigo 3 d'este decreto é permitido transportar.

(a) Veja-se o decreto de 24 de abril de 1844.

Art. 9. Nos passaportes, que dêrem aos navios mercantes para os mencionados territorios africanos, irá sempre expressa a clausula de que, sendo encontrados em contravenção a este decreto pelas embarcações de guerra portuguezas, poderão ser por ellas apresados.

(Aos artigos 1316 — 1320 e 1441)

## DECRETO DE 17 DE DEZEMBRO

### RELATORIO

Senhora! — O defeituoso systema, até agora observado nas matriculas dos nossos navios mercantes de longo curso e costeiros, e a falta do registro para os de toda a especie, ordenado pelos artigos 1316 a 1320 do codigo commercial maritimo, tem sido causa de graves inconvenientes, como por muitas e repetidas vezes o têm representado os consules portuguezes nos portos estrangeiros, e diversas auctoridades do reino. É pelo interesse geral do commercio, dos mesmos donos, armadores, e mestros dos navios portuguezes, que são reclamadas promptas providencias para obstar a taes inconvenientes, providencias não menos exigidas pela dignidade da nação portugueza, cujos navios apparecem no estrangeiro em um estado vergonhoso em quanto a seus papeis de bordo. Estas providencias reduzem-se á immediata execução dos citados artigos do codigo commercial, e a regular por um methodo uniforme as matriculas ou róis de equipagem, e é para este fim que eu tenho a honra de propôr a vossa majestade o seguinte decreto. As despesas, que os navios portuguezes em consequencia das disposições d'este decreto têm d'ora em diante a fazer com o seu registro e matricula, não podem de maneira alguma ser consideradas como direitos de porto: ellas não são mais do que uma limitada compensação das que o estado vem fazer em utilidade dos mesmos navios e do commercio em geral, já tão favorecido pelo providente decreto de 14 de novembro do corrente anno. — Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 17 de dezembro de 1836. — *Antonio Manuel Lopes Vieira de Castro.*

### DECRETO

Tomando em consideração o que me expôz em seu relatorio o secretario d'estado dos negocios da marinha e do ultramar: hei por bom declarar o seguinte:

Artigo 1. Para se verificar o registro das embarcações portuguezas estabelecido nos artigos mil trezentos e dezesseis a mil trezentos e vinte do codigo maritimo portuguez, haverá nas intendencias de marinha de Portugal e seus dominios um livro, em que serão lançados os autos do registro das embarcações com todas as designações expressadas no codigo.

Art. 2. Uma certidão authentica do auto respectivo a cada navio será entregue ao dono ou donos d'elle, ou ao mestre legitimamente auctorizado, e esta certidão será o documento de bordo, intitulado registro.

Art. 3. As matriculas dos navios mercantes portuguezes, costeiros e de longo curso, serão feitas d'ora em diante pelo intendente da marinha do porto da sahida, ou pelo respectivo delegado nos portos em que não houver intendencias.

Art. 4. A matricula comprehende o rol da equipagem e as regulações do codigo relativas, nos termos do modelo juncto.

Art. 5. Haverá em cada intendencia e sua delegação um livro ou serie d'estes modelos encadernados, que será cheio conformemente, e assignado pelo respectivo capitão.

Art. 6. Uma copia authentica da matricula e rol da equipagem exarada neste livro será entregue ao capitão para seu documento de bordo.

Art. 7. A intendencia ou sua delegação vence, em vez do que até agora se pagava, por cada matricula e certidão que entrega, a quantia de setecentos e cincoenta réis sem direito a mais emolumento algum; e pelo auto de registro e certidão, que d'elle entrega, a quantia de dois mil e quinhentos réis, sem direito a outra alguma somma, seja qualquer que fôr o titulo, por que se pretenda exigir; e pela averbação de qualquer alteração duzentos e cincoenta réis; e d'estes emolumentos sahirão as despesas de livros e mais objectos necessarios a este fim.

Art. 8. As auctoridades e tribunaes de commercio, os intendentes de marinha e seus delegados e os consules portuguezes são respectivamente responsaveis pela fiscalisação e execução do presente decreto.

Art. 9. Fica revogada toda a legislação em contrario.

O secretario d'estado dos negocios da marinha e do ultramar, o tenha assim entendido e faça executar. Paço das Necessidades, em 17 de dezembro de 1836. — RAINHA. — *Antonio Manuel Lopes Vieira de Castro.*

## Modelo a que se refere o artigo 4

Proprietario

Matricula e rol

Nomes do capitão, officiaes e gente	Soldadas ajustadas	Quantias recebidas
<i>Bernardes e fusca</i>	<i>5000</i>	<i>5000</i>

do decreto de 17 de dezembro de 1836

da equipagem do navio

Partida	Destino	Volta	Sustento e rapta, que cada homem deve receber por semana em tempos ordinarios.
<i>13/1/36</i>	<i>Brasil</i>	<i>Mare</i>	
Observações especiaes			Convenções especiaes
<p>1.º Cada homem da tripulação deve vir para bordo com os seus effectos na epocha fixada pelo capitão.</p> <p>2.º Deve não passar a noite fóra do navio, quer no reino quer no estrangeiro, sem licença do capitão.</p> <p>3.º Deve conservar os seus effectos a bordo até serem visitados pelo capitão ou segundo.</p> <p>4.º Deve obedecer sem contradicção ao capitão e mais officiaes nas suas qualidades respectivas, e abster-se de rixas e embriaguez.</p> <p>5.º Deve conservar-se no navio, e d'elle não desertar, pena de perder as soldadas vencidas.</p> <p>6.º Deve comportar-se com regularidade.</p> <p>7.º Deve sujeitar-se a quanto se acha previsto no Código commercial.</p> <p>8.º O segundo do navio deve fazer a declaração expressa de haver ou não navegado anteriormente, como official, para o logar destinado (a).</p> <p>9.º Deve vigiar que as fazendas sejam convenientemente arrumadas e estivadas, sujeitando-se á responsabilidade de perdas e danos.</p> <p>10.º Deve permanecer noite e dia a bordo, quando carregado o navio, e ter o cuidado de fechar as escotilhas, principalmente de noite.</p> <p>(a) Declaração do segundo</p>			

## Observação geral

O capitão poderá despedir e pôr em terra antes da partida e sem obrigação de pagamento de soldadas todo o individuo da tripulação, que se ajustar em qualidade, que não é capaz de preencher, e dar a este individuo a qualidade e soldadas, que julgar a bem, se a incapacidade só fór descoberta depois da partida do navio.

(Do artigo. 1877).

## CODIGO ADMINISTRATIVO DE 31 DE DEZEMBRO

Art. 123. Providencias para o caso de nascer alguma criança, ou haver algum obito em viagem de mar.

(Do tit. 6 do liv. 3 da part. 1)

## DECRETO DE 31 DE DEZEMBRO

Tomando em consideração o relatório do secretario d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça, hei por bem ordenar o seguinte:

Artigo 1. O foro especial do commercio entra na regra do direito commum d'estes reinos, e a todos os seus julgados e audiencias assistirá um representante do ministerio publico.

§ 1. Juncto ao tribunal de commercio de segunda instancia haverá um procurador regio com as mesmas funções e regimento que têm os procuradores regios nos tribunaes de foro commum.

§ 2. Juncto aos tribunaes de commercio de primeira instancia será pelo mesmo modo delegado do procurador regio o secretario do tribunal.

§ 3. Em razão d'este acrescimo de trabalho será elevado o ordenado dos secretarios dos tribunaes commerciaes de primeira instancia á quantia de 480,000 réis annuaes.

§ 4. Pelo mesmo motivo será dado aos referidos secretarios um amanuense com o ordenado annual de 150,000 réis.

Art. 2. Ficam revogadas todas as leis em contrario.

O secretario d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça o tenha assim entendido e faça executar. Paço das Necessidades, em 31 de dezembro de 1836. — RAINHA. — Antonio Manuel Lopes Vieira de Castro.

## ANNO DE 1837

(As secç. 1 e 2 do tit. 2 do liv. 1 da part. 1)

## DECRETO DE 16 DE JANEIRO

Mandando observar o seguinte

## REGULAMENTO PARA AS PRAÇAS COMMERCIAES DO REINO

Artigo 1. A entrada da praça é livre a todas as pessoas, assim

nacionaes como estrangeiras, decentemente vestidas; só os fallidos não rehabilitados são excluidos.

Art. 2. A camara dos corretores é encarregada da policia da praça, e o serviço da mesma é feito pelos seus empregados. Estes são — um guarda, um ajudante, um guarda-portão e um sapo. A nomeação é proposta pela camara, e approvada pelo governo, precedendo consulta do presidente do tribunal superior do commercio.

Art. 3. O guarda é um official publico encarregado de manter a ordem e a policia. Deve ter practica de commercio, e saber a lingua franceza e a inglesa. Eguaes conhecimentos deve ter o ajudante, para que na sua falta o possa substituir.

Art. 4. As obrigações do guarda são:

1.º Conservar o acao e limpeza da praça.

2.º Ter sempre promptos tinteiros, papel e pennas para lembranças.

3.º Registrar diariamente nos livros, para isso destinados e que estarão publicos, as entradas e sahidas das embarcações mercantes, costeiras e de guerra, assim nacionaes como estrangeiras; os nomes das que estiverem á carga e proximas a seguir viagem, e os portos a que se destinam, deixando logar á margem no livro competente para mencionar o dia e hora em que recebem as malas.

4.º Rubricar e numerar os annuncios, que lhe forem apresentados para serem affixados na praça.

5.º Dar conta mensalmente ao corretor, que servir de thesoureiro, de quaesquer redditos.

Art. 5. O sub-inspector do correio e o escrivão do registro da torre de Belem (em Lisboa) deverão remetter diariamente ao guarda, o primeiro o boletim das partes dos navios a sahir, e os dias e a hora em que recebem as malas, e o segundo o boletim das entradas e sahidas dos navios para o fim que fica declarado no artigo 4.

Art. 6. A lista dos nomes dos corretores e suas moradas, dos jurados do tribunal de commercio, e de todos os negociantas matriculados, estará affixada na praça.

Art. 7. O guarda estará decentemente vestido, e terá para distinctivo no braço esquerdo em uma liga azul e branca uma chapa de prata com as armas reaes, e um emblema mercantil.

Art. 8. O guarda-portão será da inteira confiança do guarda, e d'elle receberá as ordens. Terá um fardamento comprido de panno nacional de saragoça com galão de prata, chapão armado tambem agalado, laço nacional, talabarte de liga azul e branca, luvas brancas e bastão.

Art. 9. O guarda vencerá duzentos e quarenta mil réis de ordenado, e mais trinta e seis mil réis, como ajuda de custo para as despesas annuaes de livros, papel, tinta, pennis e assignatura da lista de Leilões. O ajudante vencerá cento e vinte mil réis, o guarda-portão sessenta, e o moço quarenta.

Art. 10. As despesas de ordenados, fardamentos e as mais de policia e limpeza serão pagas pelos rendimentos da praça.

11.º Estes rendimentos são:

1.º Dos leilões que se fizerem na praça, 24400 réis de cada um, sendo metade d'esta quantia, quando se não realize a venda;

2.º As multas impostos aos que se intrometterem no officio de corretores;

3.º O producto das certidões do registro dos preços;

4.º 120 réis pelos annuncios de interesse particular, que se affixarem na praça;

5.º A retribuição annual de 36\$000 réis, que pagará na praça de Lisboa qualquer companhia de seguros, que quizer occupar um logar reservado dentro da casa chamada dos seguros, e de 20\$000 réis, que pagarão aquellas que quizerem occupar alguns dos camarins da praça, ou corretores ou tabellião que os occuparem;

6.º Finalmente o rateio por todos os negociantes nacionaes e estrangeiros, que concorrerem á praça no caso de haver deficit, e só quanto baste para a supprir.

Art. 12. A camara dos corretores fará o reconhecimento d'estes recibos, ordenará os pagamentos, e proverá a tudo quanto for de administração e policia da praça. As contas de receita e despesa serão publicas no fim do anno.

Art. 13. Na praça de Lisboa a casa chamada dos seguros continuará a ser occupada pelas companhias de seguros, que d'ella se quizerem utilizar, pagando a retribuição annual, que fica designada no artigo 11. O gabinete immediato e o pavimento superior á casa dos seguros fica sendo a casa propria para a camara dos corretores.

Art. 14. Os logares reservados da praça são destinados, parte para as companhias de seguros, corretores e tabellião, pagando a retribuição de artigo 11, e parte ficam em commum para uso dos negociantes.

Art. 15. As companhias de seguros, que tiverem logares na praça, farão inscrever os nomes das mesmas companhias em frente dos respectivos logares. O mesmo farão as pessoas, a quem é permitido occupar os

Art. 16. A conta da praça será aberta todos os dias, que não forem de guarda, de manhã ás 8 horas da manhã, e fechar-se-á de tarde ás 4 horas da tarde, e se fechará ás 3 da tarde.

As horas da praça são das 11 da manhã ás 3 da tarde.

O guarda annunciará, com o toque de uma campainha, que tem dado a hora, que está fechada a praça, e todos se retirarão; á excepção dos corretores, que ficam ainda no escriptorio para verificar e cotar os diferentes valores, na fórma do seu regulamento.

Art. 17. O presente regulamento, adaptado á praça de Lisboa, é applicavel ás outras praças do reino, com as modificações que exigirem as circumstancias locais.

Secretaria d'estado dos negocios do reino, em 16 de Janeiro de 1837. — *Manuel da Silva Passos.*

#### REGULAMENTO DA CORPORAÇÃO DOS CORRETORES

Artigo 1. Nas praças de commercio, onde houver um sufficiente numero de corretores, organizar-se-á uma camara composta de cinco membros, eleitos annualmente em assembleia geral de corretores e por maioria absoluta de votos; e estes d'entre si escolherão um syndico, que servirá de presidente, um thesoureiro e um secretario. Suas funcções durarão um anno, podendo ser reeleitos. Haverá uma só camara para todas as especies de corretores.

§ unico. O numero dos corretores da praça de Lisboa será limitado a esse, a saber: — quatro para cambios e fundos publicos, dois para navios e leilões correspondentes, e seis para mercadorias e leilões.

Na praça do porto e outras será o seu numero proporcionado á sua povoação e trafico.

Art. 2. A eleição será presidida pelo presidente do tribunal de commercio da primeira instancia: a acta da mesma será remetida á secretaria do tribunal superior de commercio.

Art. 3. A camara não é mandatária da corporação dos corretores, e não tem em consequencia nenhuma qualidade para obrigar a mesma corporação para com terceiros. Ella responde só por seus actos, se os praticar taes, que possam fundar uma acção em proveito de alguma parte lesada.

Art. 4. A camara exercerá vigilancia sobre todos os corretores, para que se contenham nos limites de suas funcções legais. Poderá portanto examinar, quando o julgue necessario, a situação dos individuos da corporação, e seus livros de registros. Segundo a gravidade dos casos poderá censurar, e mesmo suspender os corretores, que contravierem as disposições da lei, remettendo as queixas reduzidas a escripto, e assignadas pelos lesados ou qualquer informaçoes obtidas sobre o facto ao presidente do tribunal superior do commercio.

Art. 5. É dever da camara fiscalisar que nenhum individuo

nessa título legal se intrometta nas funções de corretor: os que assim obrarem, incorrerão em uma multa de 5 por cento do valor da negociação, que fizerem, applicada para as despesas da praça, ficando a cargo da camara promover perante a competente autoridade a affectividade do pagamento d'esta multa.

Art. 6. Havendo contestação entre os corretores relativamente ao exercicio legal de suas funções, será decidida pela camara. Se os interessados não quizerem aquiescer, a decisão será do tribunal do commercio respectivo.

Art. 7. A camara não tem nenhum direito para conhecer ou julgar sobre reclamações, que terceiros lesados formem contra os membros da corporação.

Art. 8. É sua attribuição dar voto motivado sobre os candidatos apresentados ao governo para logares de corretores, que vagarem, devendo verificar a sua aptidão, examinando-os em todos os conhecimentos especiaes, que devem ter.

Art. 9. É dever da camara cotar todas as semanas os preços correntes das mercadorias, fundos publicos, cambios, fretamentos e seguros. Estes preços deverão ser verificados por todos os corretores reunidos, e depois lançados pelos membros da camara em um livro destinado para esse effeito, e publicado semanalmente em uma folha mercantil, assignada pelo syndico e secretario. No fim de anno será o livro guardado no archivo da camara.

Art. 10. As companhias de seguros para cumprimento do disposto no artigo antecedente deverão remetter semanalmente á camara dos corretores um boletim dos preços dos prémios de seguros effectuados naquella semana.

Art. 11. A camara, posto que encarregada de verificar e cotar o curso dos effeitos publicos, não garante o seu valor, nem a solvabilidade do devedor; é todavia responsavel pela exactidão dos preços cotados.

Art. 12. Incumbe á camara vigiar que o serviço da praça seja feito em conformidade do seu respectivo regulamento.

Art. 13. O syndico é obrigado a remetter semanalmente o boletim do curso dos cambios e fundos publicos ao presidente do thesouro publico nacional. O thesoureiro arrecada as multas e empenhamentos para satisfazer aos encargos da praça. O secretario lança diariamente a receita e despesa em um livro, para este fim destinado, a qual será publica no fim de cada anno.

Art. 14. As certidões pedidas dos diferentes preços do registro serão passadas pelo corretor que for nomeado secretario da camara, e o seu preço applicado para as despesas da praça.

Art. 15. O negociante que entregar ao corretor o conhecimento de bens de generos para vender, ou o membro de quaes-

quer outros negocios, ligando-se por tempo determinado a preço e condições, não poderá realizar os mesmos negocios com outra qualquer pessoa sem ter uma decisão do corretor, com quem tractou; no caso de contravenção ficará sujeito ás penas do artigo 5.

Art. 16. Quando qualquer negociante receber da mão do corretor os conhecimentos ou a nata de quaesquer generos, letras, ou fundos, que lhe proponha comprar ou vender, ou afretamentos, e o negocio se não decidir promptamente, mas que depois venha a realizar-se particularmente entre os mesmos contrahentes, havendo dolo para fraudar o corretor, este terá direito a receber a corretagem que lhe fôr devida.

Art. 17. A camara, antes que assigne a novos effeitos, que appareçam na praça, um curso official cotando-os, deve ter obtido a certeza que a emissão d'estes valores dá logar a transacções serias e frequentes na praça, sendo preciso que estas negociações reunam as qualidades necessarias para produzir um preço e curso verdadeiro, e tal que o publico não possa ser induzido em erro sobre o valor real dos novos effeitos.

Art. 18. O corretor, que faltar ao cumprimento dos seus deveres, e contra quem houver queixas provadas, ser-lhe-ha cassado o seu titulo, e ficará inhabilitado para nunca mais exercer este emprego. O que negociar por conta propria, além da pena antecedente, será multado a arbitrio do tribunal do commercio depois de ser ouvido em sua defesa.

Art. 19. A camara é encarregada de ordenar um projecto de regulamento de monte-pio para a sua corporação, que submeterá á sancção do governo.

Art. 20. As corretagens, que podem levar os corretores, constam da tarifa que faz parte do presente regulamento.

#### Tarifa de corretagens

Corretagem de cambios sobre as praças do reino e estrangeiras, um oitavo por cento do passador, e um oitavo do tomador.

De desconto de letras, um quarto por cento sobre a importancia d'ellas, paga sómente pelo passador.

De fundos publicos e papeis de crédito, um oitavo por cento do vendedor, e um oitavo por cento do comprador sobre o seu valor no mercado.

De mercadorias, meio por cento do comprador, e um e meio por cento do vendedor.

De bens rusticos e urbanos, meio por cento do comprador, e meio por cento do vendedor.

De leilões de mercadorias, um por cento do vendedor, e meio por cento do comprador.

De leilões de mobílias, tres por cento do vendedor sómente.

De leilões de ouro, prata, joias, um oitavo por cento do comprador e um oitavo por cento do vendedor.

De leilões de navios, um por cento do vendedor, e meio do comprador.

De leilões de utensilios de navios naufragados, um por cento do vendedor sómente, sendo o leilão dentro da cidade.

De leilões de botomaria ou risco marítimo, meio por cento do tomador, e meio por cento do capitão ou quem suas vezes fizer.

De leilões de bens rusticos ou urbanos, um por cento do vendedor, e meio por cento do comprador.

De avaliação das cargas de navios arribados 5\$000 réis de salario, sendo a carga até o valor de 4:000\$000; 10\$000, sendo até 8:000\$000, e d'ahi em diante; 15\$000, sendo esta quantia o maximo que podem levar.

Corretagem de afretamento de navios, um por cento, pago metade pelo fretador, e metade pelo afretador.

De navios postos á carga, tres por cento, pagos pelo capitão.

Secretaria d'estado dos negocios do reino, em 16 de janeiro de 1837. — *Manuel da Silva Passos.*

#### DECRETO DE 16 DE JANEIRO

Estabelecendo premio ás pessoas, que despacharem generos ou manufacturas importadas em navios portuguezes; *determinando quaes estes sejam*; e ordenando, em declaração do decreto de 14 de novembro do anno anterior, quaes os direitos que os barcos movidos a vapor lhão de pagar por cada tonellada de sua arqueação.

#### DECRETO DE 26 DE ABRIL

Havendo-me sido presente a impossibilidade de se dar inteiro cumprimento ao decreto de 17 de dezembro de 1836, na parte que encarrega as matriculas das embarcações mercantes ás intencencias de marinha ou suas delegações, por quanto na maior parte dos portos de Portugal e seus dominios não se acham ainda montadas taes repartições: hei por bem, declarando o mencionado decreto, ordenar que nos portos, onde não existirem intencientes de marinha nem seus delegados, sejam as ditas matriculas encarregadas aos chefes das alfandegas, os quaes neste serviço

se consideram subordinados da repartição de marinha, servindo-se tanto em umas como em outras estações do modelo mandado observar por aquelle decreto, com o unico acrescmentamento da naturalidade e signaes caracteristicos de cada um dos individuos da tripulação.

O secretario d'estado dos negocios da marinha e do ultramar o tenha assim entendido e faça executar, expedindo para esse fim as communicações e ordens necessarias. Paço das Necessidades, em 26 de abril de 1837. — RAINHA. — *Antonio Manuel Lopes Vieira de Castro.*

#### PORTARIA DE 22 DE NOVEMBRO

Tendo sido presente a sua majestade a rainha que a portaria de 7 do corrente mez (a), relativamente ao modo de verificar as matriculas ou rôes de equipagem dos navios mercantes portuguezes, remediando alguns dos inconvenientes que se seguiam da pratica anterior, foi por outro lado causar embaraços de não menor consideração; e desejando a mesma augusta senhora conciliar a devida fiscalisação de tão importantes documentos de bordo e a sua mais prompta expedição com o que a similhante respeito se acha estatuido no codigo commercial portuguez: ha por bem, conformando-se com o parecer do supremo conselho de justiça militar, ordenar que as matriculas ou rôes de equipagem sejam feitos pelas competentes auctoridades á vista de uma relação, que lhe deverá ser apresentada pelo respectivo capitão, o qual será responsavel por qualquer fraude ou inexactidão, que nella se vier a reconhecer, ficando á vista de policia encarregada de a final verificar a bordo o rol da equipagem; declarando no fim do mesmo ter achado as declarações exactas, para o que deverão previamente os intendentes de marinha e mais auctoridades, a quem compete fazer a matricula, declarar no corpo da mesma que ella não valerá sem aquella attestação de policia; o que sua majestade manda, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, assim declarar ao inspector interino do arsenal e intendente de marinha para sua devida intelligencia e exactidão. Paço das Necessidades, em 22 de novembro de 1837. — *Barão do Bomfim.*

#### PORTARIA DE 25 DE NOVEMBRO

Sendo necessario remover alguns embaraços, que offereceu a por-

(a) Não encontramos na respectiva collecção esta portaria.



taria de 7 do corrente (a) relativamente ao modo de verificar as matriculas ou rôes de equipagem dos navios mercantes portuguezes, houve sua majestade a rainha por bem ordenar, pelo ministrio da marinha e ultramar, que as matriculas ou rôes de equipagem sejam feitos pelas competentes auctoridades á vista de uma relação apresentada pelo respectivo commandante, o qual será responsavel por qualquer fraude ou inexactidão, que nella se vier a reconhecer, ficando á vista de policia a final encarregada de verificar a bordo o rol da equipagem, e de attestar no fim d'elle se achou exactas as declarações; devendo para isso os intendentes de marinha e mais auctoridades encarregadas da matricula fazer notar no seu conteúdo que elle não valerá sem aquella attestação da policia, o que se participa pela secretaria d'estado dos negocios do reino ao administrador geral de Lisboa, para que assim o faça cumprir, na parte que lhe toca, pelos empregados de policia dos portos do districto a seu cargo. Palacio das Necessidades, em 25 de novembro de 1837. — *Julio Gomes da Silva Sanchez*.

Idênticas se expediram aos administradores geraes dos districtos do litoral do reino.

#### CARTA DE LEI DE 20 DE DEZEMBRO

(Sobre sêllo..... e em especial dos — *papeis commerciaes*).

### ANNO DE 1838

#### CARTA DE LEI DE 7 DE ABRIL

(Sobre sêllo..... e em especial dos — *papeis commerciaes*).

(Ao artigo 1087)

#### DECRETO DE 17 DE ABRIL

Achando-se estabelecido pelo artigo 1087 do codigo commercial portuguez que a sentença condemnatoria, que passar em julgado,

(a) Não encontramos na respectiva collecção esta portaria.

será para o pagamento da dizima averbada officialmente na estação competente antes da entrega á parte vencedora; e tendo o regulamento do ministrio publico de 15 de dezembro de 1835 considerado essa estação em cada um dos tribunaes do commercio de 1.ª e 2.ª instancia, e disposto o modo de proceder áquelle registro (que é differente do que determina para outro fim o artigo 1057 do referido codigo) convindo fixar as regras, que devem seguir-se na deducção da dizima das causas commerciaes conforme a legislação anterior ao decreto de 16 de maio de 1832 para ter logar sómente nos casos em que por ella for devida, visto que o mesmo decreto não é applicavel a semelhantes causas, como já declarou o de 17 de dezembro de 1833, depois do qual nenhuma disposição se adoptou em contrario: hei por bem ordenar que se observe o seguinte:

Artigo 1. Os escrivães dos tribunaes do commercio de 1.ª instancia em presença dos respectivos delegados, e o secretario da relação commercial em conferencia com o procurador regio da relação de Lisboa ou algum de seus ajudantes, lançarão em livro proprio as verbas de dizima das sentenças commerciaes, que a deverem, assignando todos respectivamente assim as verbas de dizima lançadas no livro como as de registro, que se hão de pôr nos autos á margem das sentenças para serem transcriptas nas cartas das mesmas sentenças.

Art. 2. Em tudo o mais se observará o que se acha ou for determinado ácerca do registro das multas nas causas civeis; das declarações, com que se deve fazer; e da remessa das competentes certidões; cumprindo ao ministrio publico promover a liquidação e execução da dizima das causas commerciaes na conformidade das leis.

Art. 3. Proceder-se-ha immediatamente, pela fórma ordenada neste decreto, á averbação da dizima das sentenças proferidas nos tribunaes do commercio desde a sua installação, que não tiverem sido para este effeito competentemente registradas.

O conselheiro Manuel Duarte Leitão, encarregado interinamente da secretaria d'estado dos negocios ecclesiasticos é de justiça, o tenha assim entendido, e o faça executar. Paço das Necessidades, em 17 de abril de 1838. — RAINHA. — *Manuel Duarte Leitão*.

#### DECRETO DE 26 DE ABRIL

Mandando observar o

#### REGULAMENTO

Para arrecadação das multas judiciaes, pertencentes á fazenda

nacional, que devem os litigantes vencidos por effeito de sentenças, tanto civeis como commerciaes, e das que são impostas por lei ou preceito judicial em virtude de omissão ou commissão, nos termos do decreto da novissima reforma judiciaria.

### OFFICIO DE 5 DE MAIO

Tando-se reconhecido os inconvenientes, que offerece a execução do artigo 2.º da circular de 20 de janeiro de 1837 (a) que ordenava a traducção dos conhecimentos das cargas dos navios, que dos portos estrangeiros se dirigem aos d'este reino; determina sua majestade que fiquem de nenhum effeito as disposições do referido artigo 2.º da sobredicta circular, continuando a observar-se o que a este respeito estava anteriormente estabelecido.

Deus guarde a v. m. Palacio das Necessidades, em 5 de maio de 1838. — (Assignado) *Sá da Bandeira*. — Sr. *José Joaquim Pena Penalta*, consul de Portugal nas provincias do Rio Grande do Sul e Santa Catharina.

Identicos se expediram nesta data a todos os consules geraes e consules de Portugal nos differentes paizes estrangeiros.

### CARTA DE LEI DE 7 DE MAIO

Dona Maria, por graça de Deus e pela constituição da Monarchia, rainha de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as côrtes geraes, extraordinarias e constituintes decretaram, e nós sancionamos a lei seguinte:

Artigo 1. Os capitães ou mestres de navios, tanto nacionaes como estrangeiros, que entrarem nos portos portuguezes, são obrigados da data da publicação d'esta lei em diante a manifestar a quantidade e qualidade de lastro que tiverem a bordo.

Art. 2. Fica prohibido a todos os capitães ou mestres dos navios lançar o lastro, que tiverem a bordo, nos rios, portos, ou enseadas em que fundearem, sob pena de pagarem mil réis por cada tonelada da lotação dos seus navios; no caso de reincidencia pagarão o duplo da multa, e incorrerão na pena de prisão, que nunca poderá exceder tres mezes. Nas mesmas penas incorrerão aquellos capitães ou mestres, que sem licença descarregarem de noite o lastro de seus navios.

Art. 3. O capitão do porto, ou auctoridade que suas vezes

fizer, fará constar por editaes qual é o local, ou locais, fóra do alcance das aguas vivas, onde deve ser desembarcado e tomado o lastro.

§ unico. Compete aos empregados das alfandegas prevenir, *ex-officio* o capitão do porto, ou a auctoridade que suas vezes fizer, da quantidade e qualidade do lastro, que os navios manifestarem no acto da sua entrada.

Art. 4. É permittido aos donos dos barcos de carga empregal-os no serviço dos lastros, uma vez que satisfaçam ás disposições da presente lei.

Art. 5. Os barcos empregados no serviço dos lastros deverão ser matriculados, numerados e lotados pelo respectivo capitão do porto, ou por quem suas vezes fizer, e mostrarão em logar visivel o numero e quantidade das toneladas da sua lotação.

Art. 6. Nenhum barco de lastro terá em Lisboa menos do que seis toneladas de lotação, e nos outros portos as respectivas auctoridades marcarão a lotação d'elles.

§ unico. Pertence ao capitão do porto, ou á auctoridade que suas vezes fizer, detalhar por escala, quando o julgar conveniente, o serviço dos barcos do lastro.

Art. 7. O preço de cada tonelada de lastro não poderá exceder a trezentos réis; fica porém livre aos capitães dos navios convencionar com os donos dos barcos um preço menor.

Art. 8. Os arraes, ou proprietarios dos barcos, quando acabarem o deslastre de qualquer navio, participarão ao capitão do porto, ou á auctoridade que suas vezes fizer, o numero de toneladas de lastro, que desembarcaram no local competente; os que deixarem de fazer esta participação pagarão a multa de vinte e quatro mil réis.

Art. 9. Fica o governo auctorizado para fazer os regulamentos necessarios a fim de acautelar o embarque e desembarque dos lastros; as penas impostas nos regulamentos não poderão exceder ás comminadas pelos artigos 2.º e 8.º, nem o tempo de prisão mais de tres mezes.

Art. 10. Cada barco carregado com lastro pagará em Lisboa com réis por seis toneladas, e na mesma porção nos mais portos portuguezes. Este imposto será arrecadado sob fiscalisação da pessoa que o governo designar.

§ unico. O producto, tanto do imposto como das multas estabelecidas por esta lei, será applicado pelo governo, na proporção que julgar conveniente, assim para o capitão do porto, ou auctoridade que suas vezes fizer, como para pagamento dos guardas de lastro, que por esta lei são mandados crear, e cuja nomeação se fará para os portos, onde convier que os haja, sobre proposta do capitão do porto, ou da auctoridade que suas vezes fizer.

(a) Esta circular não se encontra na collecção impressa de legislação.

Art. 11. No porto de Lisboa cada barco do lastro será obrigado, por turno em cada mez, a tirar gratuitamente uma barcada de entulho das praias ou dos logares designados pelo capitão do porto, ou pela auctoridade que suas vezes fizer: este entulho será lançado onde a mesma auctoridade determinar. Nos mais portos portuguezes a auctoridade encarregada da policia do porto regulará este serviço com relação á quantidade de barcos, que nelle se empregarem, e por maneira que nenhum dos referidos barcos seja obrigado a carregar entulho mais de uma vez em cada mez.

Art. 12. As disposições da presente lei terão effeito sómente nos portos, aonde forem applicaveis.

Art. 13. Fica o governo auctorisado para comprar tres barcos movidos por vapor para limpeza dos alveos dos rios e portos; dois para o Tejo, e um para o Douro.

Art. 14. O governo fará com a possivel brevidade os regulamentos necessarios para a boa policia dos portos, sua livre e segura navegação, desimpedimento e conservação dos cães e praias, que ficam d'ora em diante sob a fiscalisação dos respectivos capitães dos portos, ou das auctoridades que exercem suas funcções.

Art. 15. Fica revogada toda a legislação em contrario.

Mandamos por tanto etc.

O presidente do conselho, ministro e secretario d'estado dos negocios estrangeiros, encarregado interinamente dos da marinha e ultramar, e os ministros e secretarios d'estado dos negocios do reino, e dos da fazenda, a façam imprimir, publicar e correr. Dada no Paço das Necessidades, aos 7 de maio de 1838. — **RAINHA**, com rubrica e guarda. — *Visconde de Sá da Bandeira*. — *Antonio Fernandes Coelho*. — *Manuel Antonio de Carvalho*.

(Ao artigo 1316)

### PORTARIA DE 30 DE JULHO

Constando neste ministerio por meio de participações das auctoridades administrativas o abuso, que se está practicando com as matriculas dos navios mercantes portuguezes, ás quaes os respectivos capitães fazem admittir um numero de individuos extraordinariamente superior ao que deve formar a sua tripulação, auxiliando-se assim a emigração, que tanto convem cohibir, defraudando-se a fazenda nacional com a falta de sello de passaportes, que taes individuos seriam obrigados a tirar, e de que aquella fraudulenta matricula os dispensa, e subtrahindo finalmente muitos outros ás investigações da policia: e reconhecendo sua ma-

jestade a rainha que a faculdade concedida por portaria de 22 de novembro ultimo de serem as matriculas feitas na intendencia de Marinha em vista d'uma relação assignada pelo mestre ou capitão do navio tem sido mais um meio de se continuar a progredir em tal abuso: ha por bem revogar a mencionada portaria de 22 de novembro, e ordenar que as mesmas matriculas passem a ser feitas em conformidade do artigo 3 do decreto de 17 de dezembro de 1836 nas intendencias de marinha ou nas alfandegas, cujos chefes supprem as suas vezes, onde a tripulação deverá comparecer para ahi se poderem mencionar os signaes dos matriculados na fórma ordenada pela portaria de 7 de julho de 1837 (a). O que pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e do ultramar se participa ao intendente de marinha de Lisboa para sua intelligencia e devida execução. Paço de Cintra, em 30 de julho de 1838 — *Sá da Bandeira*.

### PORTARIA DE 2 DE AGOSTO

— Identica pela secretaria da fazenda á de 30 de julho ultimo.

## ANNO DE 1839

(Ao tit. 11 do livro unico da parte 2)

### PORTARIA DE 31 DE JANEIRO

Recommendo a observancia dos artigos 1564-1609 sobre socorros em caso de naufragio.

(Ao artigo 1362)

### PORTARIA DE 19 DE ABRIL

Tendo sido presente a sua majestade a rainha a representação, em que o conselheiro director da alfandega grande de Lisboa submettia á sua augusta deliberação a duvida, que em vista do artigo 1362 do código commercial se offerecia ao director da alfandega de Setubal sobre poder admittir a matricula, como ca-

(a) Não encontramos esta portaria na respectiva collecção.

pição de um navio portuguez, um estrangeiro naturalizado; e conformando-se a mesma angusta senhora com o parecer do conselheiro procurador geral da coroa, que a este respeito foi mandado ouvir pelo ministerio dos negocios da marinha e ultramar: manda pela secretaria d'estado dos negocios da fazenda significar-lhe para seu conhecimento e effeitos convenientes que o artigo citado do codigo commercial, exigindo a naturalidade nos capitães e mestres dos navios portuguezes, excluiu somente os estrangeiros, e não os naturalizados, porque, sendo estes cidadãos portuguezes pelo artigo 6 § 6 da lei fundamental do paiz, gozam de todos os direitos, isenções e privilegios dos naturaes, que lhes não forem por lei expressamente denegados; seguindo-se d'aqui que, não havendo lei, que naquelles termos lhes prohiba o exercicio de capitão ou mestre de navios portuguezes, é claro que não podem ser d'elle prohibidos. Paço das Necessidades, em 10 de abril de 1839. — *Manuel Antonio de Carvalho*. — Para o conselheiro director da alfandega grande de Lisboa.

## DECRETO DE 28 DE AGOSTO

Mandando observar o seguinte

### REGULAMENTO PARA O SERVIÇO DOS PILOTOS PRACTICOS DA BARRA DE LISBOA

#### TITULO I

##### Do serviço da pilotagem da barra, e dos pilotos practicos da companhia de sahida

Artigo 1. O serviço da pilotagem da barra de Lisboa será feito por duas companhias de practicos examinados. Uma d'estas companhias será a que actualmente se denomina de — Pilotos do arsenal, e ficará debaixo da direcção do capitão do porto de Lisboa.

§ 1.º Esta companhia terá a seu cargo pilotar os navios de sahida até fóra da barra, e os de entrada desde Belem até ao ancoradouro, e bem assim os mais serviços, que actualmente exerce; continuando a ser os seus ganhos arrecadados e distribuidos, como hoje se practica na referida companhia; tudo ordenado e dirigido pelo capitão do porto, a quem compete não só o detalhe do serviço, mas tambem a correcção das faltas, que os individuos da dicta companhia commetterem, podendo impor-lhes suspensão, multas a favor do cofre, ou prisão, segundo a gravi-

dade da culpa, dando neste ultimo caso parte ao major general da armada.

§ 2.º Os pilotos practicos, que pilotarem os navios de sahida, serão conduzidos para dentro do porto por uma embarcação da companhia respectiva, como actualmente se pratica. Quando por qualquer circumstancia houver demora na dicta embarcação em ir receber o piloto, o navio de sahida o poderá deixar em qualquer embarcação do serviço da pilotagem da barra.

§ 3.º Os practicos pertencentes a esta companhia continuarão a ter por suas pilotagens de sahidas o mesmo que actualmente recebem, e o excesso conforme a nova tabella será arrecadado pelo piloto-mór, e entregue no cofre da outra companhia pela maneira e fórma abaixo declaradas.

§ 4.º As pilotagens de Belem até ao ancoradouro serão de mil e oitocentos réis, pagos aos practicos d'esta companhia pelo cofre da outra.

§ 5.º Quando um navio mudar de amarração, e carecer para esse fim um piloto practico d'essa companhia, terá esse pelo seu trabalho dois mil réis.

§ 6.º Se depois de amarrar um navio o capitão quizer conservar o practico a seu bordo, ou o requisitar para esse fim, pagar-lhe-ha seiscentos réis por cada um dia, que o tiver, além da gratificação do paragrapho antecedente, se o practico tiver mudado o navio d'uma para outra amarração.

Art. 2.º Todo o capitão de navio, que sahindo livremente d'esto porto, ou por sua vontade ou impellido por circumstancias levar consigo o practico da barra, será obrigado a dar-lhe razão e oitocentos réis por dia, até que o restitua a esta capital.

Art. 3.º O capitão do porto dará mensalmente ao major general da armada uma parte circumstanciada de todo o movimento do porto, e alterações da companhia.

#### TITULO II

##### Dos pilotos practicos da companhia de entrada

Art. 1. Esta companhia será composta de todos os pilotos practicos da barra de Lisboa examinados, pertencentes aos districtos do Barreiro e Seixal, e bem assim dos seus actuaes pilotos-chefes e pilotos-escrivães; e é destinada para pilotar os navios de entrada desde fóra da barra até á torre de Belem. Em quanto aos pilotos examinados, pertencentes ao districto dos Olivaeas, ou qualquer outro, devem igualmente ser admittidos nesta companhia: ficando supprimidos os logares de piloto-chefe e de piloto-escrivão do referido districto dos Olivaeas.

§ 1.º Esta companhia será dividida em duas secções ou esquadras, sendo a primeira dos pilotos da barra pertencentes ao districto do Barreiro, e a segunda dos que pertencem ao Seixal. Os demais practicos da barra examinados ficarão unidos a qualquer das duas secções, que mais lhes convier.

Art. 2. Os pilotos-chefes dos referidos dois districtos passarão a usar de uma chapa de latão amarello no braço esquerdo com a inscripção de — Pilotos practicos, — e no centro d'esta chapa as letras — P. Ch.; e os pilotos-escrivães da mesma chapa, tendo no centro d'ellas as letras — P. Escr.; e os demais pilotos d'esta companhia usarão da mesma chapa com a dicta inscripção e no centro o numero que lhes corresponder na referida companhia.

Art. 3. As duas secções, em que é dividida esta companhia, serão commandadas pelos pilotos-chefes dos seus respectivos districtos debaixo das ordens immediatas do commandante de registro do porto, a quem serão responsaveis por todo o serviço, de que forem encarregados.

Art. 4. Os pilotos da companhia de entrada, que deixarem de se apresentar para o serviço sem causa justificada, tendo sido competentemente avisados, serão punidos com prisão temporaria ou suspensão do seu exercicio; porém se, estando de serviço, não cumprirem exactamente com as ordens que lhes forem dadas, serão castigados não só com as penas acima referidas, mas tambem com multas pecuniarias em seus vencimentos, segundo a gravidade da culpa. Estas multas por cada vez nunca devem exceder ao vencimento de um dia; serão arbitradas pelo commandante do registro do porto, e reverterão todas a favor do cofre da referida companhia.

Art. 5. Os pilotos da companhia de entrada, quando estiverem nas embarcações de serviço, vencerão quatrocentos réis (além da razão do porão), e mil e quatro centos réis de gratificação por cada navio, que pilotarem, pagas as referidas quantias pelo cofre da sua respectiva companhia á vista da guia de desembarque, que lhes deve passar o mestre da embarcação, rubricada pelo commandante do registro do porto.

Art. 6. Logo que o navio de entrada chegue á torre de Belem, ahí receberá um practico dos que pertencem á companhia de sahida para o conduzir ao ancoradouro, e o piloto de entrada regressará para a embarcação, em que se acha de serviço, apresentando-se para esse fim desde logo ao commandante do registro do porto.

Art. 7. Da data d'esta lei em diante não será admittido para piloto practico da barra de Lisboa individuo algum, sem que mostre ter noções de governo e manobra de navio redondo; e

quando a instrucção primaria esteja reconhecidamente mais generalizada na nação, se exigirá tambem que saibam ler e escrever.

### TITULO III

#### Do serviço de pilotagem da barra em geral

Art. 1. O serviço da barra para com os navios de entrada neste porto de Lisboa será feito da maneira seguinte:

§ 1.º Haverá quatro embarcações de coberta, armadas pelo arsenal da marinha, proprias e destinadas para este serviço; duas das quaes estarão sempre fóra da barra periodicamente rendidas, uma ao norte, ao mar de cabo-raso, e outra ao sul, o mais oeste que poder, encarregadas de dar practicos aos navios, que pelo norte ou sul demandarem a barra, para cujo fim cada uma d'ellas terá a seu bordo nove pilotos practicos da companhia de entrada além das suas guarnições permanentes.

§ 2.º Estes pilotos em serviço serão em tudo subordinados aos mestres d'estas embarcações e obrigados á marcação e mais afazeres respectivos, que lhes forem determinados pelos referidos mestres.

§ 3.º As guarnições permanentes de cada uma d'estas embarcações serão compostas de um official marinheiro da armada, como mestre encarregado; um primeiro marinheiro, dois segundos marinheiros; e dois segundos grumetes.

§ 4.º Estes individuos terão todos os vencimentos da embarcados, pagos pela folha da feria do arsenal da marinha, e o mestre além d'esse vencimento terá uma gratificação de duzentos e quarenta réis, por cada piloto que dér aos navios de entrada, paga pelo respectivo cofre.

Art. 2. As embarcações, que estiverem de serviço fóra da barra, terão, além do mestre, tripulação e numero de practicos prefixados, um official inferior por parte da saude publica, e um empregado de fiscalisação por parte da alfandega.

§ 1.º O mestre da embarcação terá a seu cargo a navegação da mesma, não se desviar da posição que lhe fór designada, fornecer com a promptidão possivel pilotos ás embarcações que demandarem a barra, e manter a disciplina geral do seu navio: para tudo isto receberá instrucções do commandante do registro do porto.

§ 2.º O official inferior terá a seu cargo vigiar sobre a execução das leis sanitarias, exigindo sómente do mestre encarregado da embarcação que se ponham em practica as suas instrucções relativas a contagio, e de maneira alguma se poderá embarcar com a navegação e mais serviço da embarcação.

§ 8.º Cada um dos officiaes inferiores, durante o tempo que estiver de serviço na pilotagem da barra, vencerá quatrocentos réis diários, pagos pelo cofre do conselho de saúde publica: nos dias porém em que estiver licenciado ou fóra do exercicio vencerá sómente, como extraordinario, a razão ou o seu equivalente.

§ 4.º O empregado por parte da alfandega a bordo d'estas embarcações vigiará sómente que na occasião de se darem pilotos aos navios, ou a embarcação em que elle está se communicar com outra qualquer, não haja descaminhos dos interesses ou direitos da fazenda nacional, recebendo para tudo o mais que fôr tendente a este serviço as instrucções, que lhe forem dadas pela repartição da alfandega, e não se poderá jámais entrometter com a navegação, nem exigir, para qualquer fim que seja, que a embarcação deixe o verdadeiro serviço para que é destinada.

§ 5.º Os empregados da alfandega, de que tracta o paragrapho antecedente, vencerão uma gratificação diaria igual á que percebem os que commandam os cahiques empregados no serviço da fiscalisação da mesma alfandega.

§ 6.º Todos os individuos são obrigados a ter boa conducta e o maior zelo para o exacto desempenho d'este serviço, e aquelle que assim o não praticar, o mestre da embarcação é obrigado a dar parte d'isso ao commandante do registro do porto, ficando responsavel por toda a falta, que haja, se assim o não fizer; de igual maneira se poderá queixar ao mesmo commandante qualquer dos outros individuos, caso haja falta de serviço no referido mestre ou máo tracto; sendo comtudo obrigados a obedecer-lhe até ultteriores ordens do referido commandante.

Art. 3. Haverá em Caacacs um official da armada subalterno para executar e fazer executar as ordens do commandante do registro do porto, relativas a este serviço, e ficará reputado o dicto official como pertencendo á guarnição do mencionado registro.

Art. 4. Quando a affluencia de navios de entrada neste porto for tal, que falem ás embarcações de serviço pilotos para os fornecer, os mestres d'ellas os poderão ir buscar aos barcos de pesca que se acharem fóra da barra, para com elles supprirem os navios; e os arraes dos dictos barcos de pesca são obrigados a dar-lhes até á quinta parte de totalidade da sua equipagem, comtando porém que os individuos, que nomearam, sejam todos pilotos examinados da barra.

§ 1.º Estes practicos, assim reclamados, vencerão os mesmos quatrocentos réis e razão de porão nos dias que estiverem a bordo d'estas embarcações, e a gratificação de mil e quatrocentos réis por cada navio que pilotarem, não perdendo por tal

motivo o direito de entrarem de serviço, quando pela escala lhes pertencer.

Art. 5. Todo o navio, que demandar este porto, é obrigado a tomar o practico da barra, que lhe fôr dado pelas embarcações d'este serviço; e o navio que tiver do sahir receberá o piloto da companhia de dentro, que lhe for designado pela capitania do porto. Em um e outro caso pagará o navio a pilotagem que vai declarada na tabella juncta; assim como pagará a mesma quantia, quando se recusar a aceitar o practico que lhe for dado; exceptuam-se porém os hiates, cahiques, rascas, ou outras quaesquer embarcações de egual ou menor porte, sendo portuguezes, quando venham ou se destinarem para qualquer dos portos do continente do reino, quando não queiram tomar o practico.

Art. 6. Fica expressamente prohibido aos barcos de pesca darem pilotos aos navios de entrada neste porto, e sempre que o fizerem perderão o direito ás pilotagens, que taes navios tiverem de pagar, as quaes deverão ser recebidas pelo cofre da companhia dos practicos da entrada, salvo se forem a isso obrigados pela força.

Art. 7. O navio, que obrigar a qualquer barco de pesca a dar-lhe piloto antes de chegar ao meridiano de cabo-raso, será, obrigado a pagar duas pilotagens, uma ao piloto, que tomou indevidamente, e outra ao que devera receber da embarcação de serviço da barra, pois que no meridiano dicto encontrará esta embarcação para lhe fornecer piloto. Se porém o dicto navio por motivo de contagio tiver de sahir incommunicavel, e de levar consigo o practico que tomou violentamente, será obrigado a dar-lhe, além da dicta pilotagem, razão e mil e duzentos réis por dia até o tornar a pôr neste porto.

§ 1.º Provando-se perante o capitão do porto que o practico condescendeu a entrar no navio sem ser violentado, ainda que siga viagem pelas expostas razões, só terá direito á razão.

Art. 8. Os mestres das embarcações de pilotagem da barra, que, estando de serviço, arribaram para dentro do porto, ou largarem as paragens, que devem occupar na conformidade do artigo 6 § 1.º sem causa muito justificada, serão punidos com as penas dos artigos de guerra, destinados para os culpados de se mallogar uma commissão de serviço nacional.

Art. 9. As embarcações em serviço da pilotagem da barra são obrigadas a soccorrer qualquer navio que nella se achar em perigo, para o que cada uma das dictas embarcações trará a seu bordo um bom ancorote, virador, e mais apparelho necessario para taes trabalhos; porém uma só d'ellas é que dará esse soccorro, ficando a outra abra aberta com a barra, a oeste do meridiano de cabo-raso, para fornecer de pilotos os navios, que venham do norte ou sul para este porto.

§ 1.º Os navios que receberem auxilio pagarão a damnificação, que soffrer o material empregado em tal soccorro na conformidade da practica estabelecida na capitania do porto, e uma gratificação arbitrada pela mesma capitania, que será repartida em partes eguaes pelas guarnições permanentes d'estas embarcações de serviço e pelos pilotos, que tiverem a seu bordo, e aos mestres d'ellas competirão duas partes.

Art. 10. Se um navio, que vier demandar este porto, for abor-dado por qualquer das embarcações de serviço da barra para lhe dar piloto uma legua ou mais ao mar do cabo da Roca, ou de Espichel, querendo o capitão recebê-lo, pagará de gratificação além da pilotagem duzentos réis por cada pé de agua, que demandar o navio; esta gratificação será distribuida da maneira indicada no artigo antecedente.

§ 1.º O mestre d'esta embarcação de serviço tem obrigação de declarar ao capitão do navio que, se receber practico neste logar, ha de satisfazer a dicta gratificação além da pilotagem, pois que a paragem propria de receber practico da barra é no meridiano de cabo-razo.

#### Tabella das pilotagens de entradas ou sahidas

Até 10 pés.....	\$600 réis	} por pé inglez.
De 11 até 15 pés.....	\$800	
De 16 até 20 pés.....	1\$000	
De 21 para mais.....	1\$200	

#### TITULO IV

##### Providencias sanitarias e de fiscalisação, relativas a este serviço

Art. 1. Quando qualquer navio de entrada, por vir de portos suspeitos de contagio, ou por qualquer outro motivo, tiver de soffrer quarentena, pagará seiscentos réis diarios durante o tempo que tiver o bordo o practico, que o pilotou á entrada; e se tal navio tiver de sahir incommunicavel, deixando o piloto practico no lazareto, pagará igualmente seiscentos réis diarios em todo o tempo que aquelle practico alli tenha de estar incommunicavel.

§ 1.º Esta diaria será igualmente recebida pela capitania do porto no cofre da companhia de practicos de entrada.

§ 2.º O piloto ou pilotos, que por pilotarem estes navios soffrem quarentena durante o tempo que estiverem a bordo d'elles ou no lazareto, vencerão unicamente seiscentos réis por dia.

Art. 2. Quando aconteça que a embarcação de serviço dê practico a algum navio contagiado, e que este deva sahir debaixo da quarentena, levando o dicto practico, este durante a viagem até

regressar a este porto, vencerá oitocentos réis diarios, pagos pelo cofre da respectiva companhia.

§ 1.º O official inferior, ou quem suas vezes fizer, fica responsavel pelo mais serviço, e suas consequencias, de que tracta este ultimo artigo. O commandante dará parte circunstanciada do facto ao conselho de saude publica para o fazer julgar, como fôr de justiça.

Art. 3. Os practicos da barra, em quanto estiverem de serviço a bordo dos navios de entrada ou sahida d'este porto, serão nelle considerados como guardas fiscaes da alfandega, na conformidade da lei de 10 de julho de 1834, capitulo 1, artigo 5.

#### TITULO V

##### Da arrecadação, distribuição, e fiscalisação das pilotagens da companhia de entrada

Art. 1. As pilotagens, que segundo o artigo 5 do titulo 3 devem pagar os navios de entrada neste porto, serão recebidas pela capitania do porto, e arrecadadas em cofre separado d'aquelle da companhia dos practicos de entrada.

§ 1.º O dicto cofre terá tres chaves; d'elle serão clavicularios o capitão do porto, o piloto mór, e o escrivão da capitania.

Art. 2. Pertence ao capitão do porto legalisar com a sua rubrica todas as guias de pagamento, remetidas pelo commandante do registro do porto.

Art. 3. O piloto-mór terá a seu cargo todo o serviço exterior, relativo á cobrança da receita que deve entrar no cofre d'esta companhia, entregando immediatamente o producto para ser arrecadado no cofre em presenca dos outros clavicularios, e terá por este trabalho uma gratificação mensal de seis mil réis, paga pelo mesmo cofre.

Art. 4. O escrivão, além de encarregado do cofre, é igualmente encarregado de toda a escripturação, que por qualquer modo possa pertencer á boa arrecadação e distribuição dos fundos d'esta companhia; por este trabalho, e como um dos clavicularios, terá a gratificação mensalmente de dez mil réis, paga pelo dicto cofre.

Art. 5. Um conselho composto do commandante do registro do porto, do capitão do porto de Lisboa, e um escrivão da intendencia da marinha, será o fiscal do cofre da companhia de practicos de capitania, encarregado do dicto cofre, á vista da receita e despesa respectivas, escripturadas com a necessaria clareza.

§ 1.º Este conselho fizeal, examinadas as contas, lavrará um

termo com as precisas declarações, o qual será logo remettido ao intendente da marinha.

Secretaria d'estado nos negocios da marinha e do ultramar, em 28 de agosto de 1839. — *Barão da Ribeira de Sabrosa.*

## DECRETO DE 30 DE AGOSTO

Mandando observar o seguinte

### REGULAMENTO PARA A POLICIA DOS PORTOS

#### CAPITULO I

##### Dos capitães dos portos

Artigo 1. O emprego de capitães de portos será exercido por officiaes da armada.

Art. 2. Os capitães dos portos gozarão de todos os vencimentos, que lhes competem, como officiaes embarcados de guarnição a bordo dos navios do Estado.

Art. 3. Logo que um capitão do porto tome posse do seu logar, examinará o estado do porto, fazendo um reconhecimento hydrographico sobre o mesmo porto e seus contornos: notando as configurações, estado dos fundos, a profundidade, extensão o direcção dos canaes e baixios, as vantagens locais, que offerece o litoral e suas immediações; se as marcas da barra para entrada e sahida dos navios são boas e bem visiveis; a capacidade dos fundeadouros; as proporções para aguadas; os meios de as melhorar; e os logares mais convenientes para deposito de lastros, e immundicies tiradas de bordo dos navios.

Art. 4. Observará exactamente o estabelecimento das marés naquella paragem, examinando nesta occasião a altura das aguas no preamar e baixamar, e se esta varia por effeitos de enchentes, temporaes, ou ventos seccos da terra; e se estas differenças são sensiveis, para tomar com tempo as medidas convenientes á segurança dos navios fundeados.

Art. 5. Depois de grandes temporaes ou aguas crescidas nos portos fará novas sondas e observações, reconhecendo as paragens, onde a areia pôde ter formado o seu deposito; e quando mesmo não haja estes accidentes, dever-se-hão fazer estas observações juncto com os practicos da barra pelo menos duas vezes no anno.

Art. 6. Terá todo o cuidado em entreter a profundidade natural de porto e rio, e conhecendo que se vão obstruindo, obviará a este inconveniente pelos meios que tiver ao seu alcance; e quando estes lhe faltarem, os substituirá á auctoridade competente. Igual

cuidado deve empregar na profundidade conveniente juncto ao caes.

Art. 7. Prescreverá a maneira de se amarrarem os navios segundo a localidade e estado do porto.

Art. 8. Ancorando navios de guerra nacionaes ou estrangeiros fóra da barra, immediatamente irá ou mandará a bordo d'elles, permitindo-o o tempo e as circumstancias; e indagará o que pretendem, e todas as noticias, que julgar conveniente saber.

Art. 9. Os capitães dos portos designarão para cada navio pertencente ao porto da sua jurisdicção, ou nelle encarregado, um distinctivo, o qual conservarão sempre içado na entrada, logo que avistarem o porto; e na sahida, até o perderem de vista.

Art. 10. Para communicação reciproca entre os navios e a terra o capitão do porto designará os signaes seguintes:

##### Dos navios para a terra

1.º Que necessitam piloto — bandeira nacional á prôa, distinctivo por baixo.

2.º Que trazem avaria — distinctivo á prôa, e bandeira nacional por baixo.

3.º Que estão sem ferro — bandeira nacional á ré, distinctivo por baixo.

4.º Agua de consideração — distinctivo á ré, bandeira nacional por baixo.

##### Da terra para navios

1.º Que procurem paragem favoravel para receber piloto — bandeira encarnada e galhardete por baixo.

2.º Que se não pôde mandar piloto a bordo — um galhardete e bandeira encarnada por baixo.

3.º Que puxe para o mar sem perda de tempo — bandeira nacional e encarnada por baixo.

4.º Que pôde demandar a barra — bandeira encarnada.

Art. 11. Este pequeno regimento será distribuido aos navios nacionaes, que entrarem ou sahirem; e um numero de exemplares se dará aos consules das differentes nações para os entregarem aos navios das mesmas.

Art. 12. Não permittirá que os navios mercantes tenham a flammaula nacional arvorada, á similhaça dos navios de guerra, ainda que sejam commandados por officiaes de marinha; porque esta insignia é dos navios da corôa e não do official que commanda.

Art. 13. O capitão do porto terá facultade de advertir os pilotos



da barra dos seus erros e defeitos; porém, se commetterem crimes, que pelas leis exijam processo, dará parte á auctoridade judicial, para proceder na fórma das mesmas leis; ficando tudo auctorisado a prendel-os, e impor multas, segundo a lei.

Art. 14. Egualmente poderá suspender interinamente aquelle que julgar incapaz de preencher os seus deveres, dando parte ao major-general da armada da suspensão e motivos que teve para o fazer.

Art. 15. Quando entrar qualquer navio de guerra no porto, lhe fará saber o logar do melhor e mais seguro ancoradouro; e lhe dará todas as noticias que o seu commandante exigir.

Art. 16. Executará todas as ordens, que lhe forem dadas pela juncta de saúde, no que for concernente á separação dos navios de quarentena ou sua guarda, e a tudo o mais que tender a este fim: para o que deverá este official ser membro da dicta juncta.

Art. 17. Receberá ordens ou instrucções do major-general da armada, ou do commandante geral da divisão, a que pertencer, como adiante se marcará.

Art. 18. Terá todos os distinctivos dos navios da corça, para que facilmente os possa conhecer, ainda em grande distancia.

Art. 19. Entre o capitão do porto e os commandantes dos navios da corça haverá um regimento de signaes particulares, para se communicarem do mar para as fortalezas, quando não for possível mandar embarcações a bordo d'elles; o qual será feito pelo major-general da armada, e distribuido pelo mesmo a uns e outros, em quanto se não adopte o regimento de signaes de Maryat (a).

Art. 20. Quando houver um grande numero de navios para receber pilotos, o piloto-mór, ou o seu immediato, irá no barco dos mesmos, para que não haja preferencias particulares, sendo sempre preferido o navio de guerra.

Art. 21. Quando por qualquer auctoridade se participar ao capitão do porto que alguma embarcação está embargada para não sahir a barra, este tomará todas as medidas para a sua segurança; podendo até tirar-lhe o leme e panno, se julgar que só assim pôde impedir uma furtiva sahida.

Art. 22. Em tempo de guerra o capitão do porto terá todas as embarcações fundeadas em paragem, que o inimigo de fóra lhes não possa causar damno algum, nem que intente roubar alguma de noite.

Art. 23. Se alguma embarcação de guerra chegar fóra da

barra, e houver necessidade de communicar-lhe noticias de interesse, o capitão do porto irá em pessoa fazel-o.

Art. 24. Se algum se queixar ao capitão do porto de se lhe ter exigido maior salario, gratificações ou emolumentos, do que aquelles que são devidos, este, fazendo as precisas averiguações, e reconhecendo que tal crime se commetteu, o fará saber ao magistrado competente para proceder na fórma das leis; podendo no entanto suspender o culpado do exercicio do seu emprego.

Art. 25. Se entrarem no porto navios de guerra estrangeiros, o capitão do porto, na visita que lhes fizer, informar-se-ha se trazem passageiros e a sua qualidade; e com toda a polidez lhes deve participar que, logo que saltem em terra, se devem apresentar á auctoridade competente; devendo depois o mesmo capitão do porto fazel-o constar á dicta auctoridade se assim o julgar conveniente.

Art. 26. O capitão do porto fará a visita a todos os navios que entram, e tomará d'elles todas as noticias que julgar convenientes; e no fim de todos os mezes mandará ao major-general um mappa de todas as embarcações entradas e sahidas com os nomes dos navios, mestres, numero de toneladas, carga, numero de marinagem, etc.

Art. 27. Como nos portos de um grande concurso de embarcações não será possível ao capitão do porto só a visita de todas as embarcações que entram e saem, por dever ter attenção a outras occupações, se lhe permittirá um ajudante, official de marinha.

Art. 28. O capitão do porto fará ao major-general uma proposta do numero e qualidade de embarcações precisas para o serviço com as respectivas guarnições: uma d'estas embarcações lhe será concedida para o exercicio das suas funcções. Nesta proposta apontará os meios que julgar mais proprios e efficazes para as obter, e para verificar o pagamento ás guarnições. Nos portos, onde não houver embarcações do Estado, as poderá afretar na occasião precisa, ou por periodos de tempo determinado, segundo julgar mais conveniente, combinando sempre o bem do serviço com a restricta economia.

Art. 29. O capitão do porto poderá tomar tambem qualquer embarcação que encontrar no caes, quando lhe seja preciso ir de prompto acudir a qualquer perigo immediato de mar; devendo depois passar-lhe um certificado do serviço que fez, por que tempo, e de quantos remadores se compunha, para ser pago competentemente.

Art. 30. Como as obrigações do capitão do porto são todas juncto ao mar e praias, este deverá ter sua residencia no sitio

(a) Veja-se decreto de 3 de julho de 1863.

intermediario da barra, e ancoradouro e proximo ao mar, para prover em todos os casos da sua jurisdicção.

Art. 31. A auctoridade militar prestará ao capitão do porto as ordenanças para o serviço de que está encarregado, quando l'has reclamar.

Art. 32. Se no navio, que o capitão do porto visitar na sua entrada, vierem alguns passageiros, far-lhes-ha saber que se devem apresentar, logo que saltem em terra, á auctoridade competente, tendo o mesmo capitão do porto tomado todas as notas que a este respeito julgar convenientes, até mesmo para as communicar á mesma, quando assim o julgue necessario.

Art. 33. Aos capitães dos portos compete a matricula dos navios; para o que lhes serão fornecidos os livros, e exemplares dos respectivos rões, segundo se acha estabelecido. Além d'estes rões de matricula terão mais dois livros, *in folio*, um para a entrada, outro para a sahida, onde seguidamente se lançará o nome e qualidade do navio, a que nação pertence, etc. Em quanto aos navios nacionaes, que sahirem, notar-se-lhes-hão unicamente os seus nomes, e ao diante o numero da pagina do livro de registro, em que está registrada a sua matricula.

Art. 34. Se o capitão do porto, na visita que fizer na sahida das embarcações, julgar qualquer passageiro de suspeita, ainda que tenha o seu passaporte legal, o poderá deter, fazer desembarcar, e remetter por uma sua ordenança com um officio ao encarregado da policia, expondo os motivos e as razões, por que assim procedeu; mas, quando o dicto encarregado julgue que estas causas não são bastantes para lhe impedir o embarque, o capitão do porto o não estorvará.

Art. 35. Todo o patrão de barcos grandes, que navegam nos rios, e que servem para cargas e descargas de navios, não poderá exercer estas funcções sem primeiro ter sido examinado e approvado pelo patrão-mór, onde o houver, e por tres pilotos do numero, e na falta d'estes por homons peritos e conhecedores do porto. Este exame será presidido pelo capitão do porto.

Art. 36. O capitão do porto vigiará que os pharoes da costa ou barra estejam sempre em bom estado; e quando não os encontre assim, o representará áquella auctoridade que sobre elles tiver inspecção.

Art. 37. O capitão do porto terá cuidado em que se não detorem os cães ou escadas dos dictos com as embarcações miudadas; que estiverem unidas a estes; que não estejam senão aquelle tempo que for preciso para embarcar ou desembarcar os individuos ou effectos, que conduzem; regulando o sitio, onde devem chegar carros ou bestas para receberem os effectos.

Art. 38. No sitio, onde haja bacias ou molhes, e onde se estabeçam cadeias para impedir a entrada ou sahida de embarcações ficará a cargo do capitão do porto vigiar na conservacção das dictas cadeias e bacias.

Art. 39. O capitão do porto marcará a paragem onde se ha de receber gente, e onde effectos; bem como aquella, em que se não podem receber, nem desembarcar: o lugar onde não de amarrar-se as embarcações para esperar a sua vez para as cargas e descargas; o modo, como devem navegar sem esforços temerarios de vela; impondo as multas, que por leis lhes forem designadas.

Art. 40. Em tempos tempestuosos, que ameacem perigo imminente, não permitirá o capitão do porto tráfico de effectos, nem conducção de gente. O capitão do porto deverá nestas circumstancias dar ordens prévias, para que no caso de desastre em alguma embarcação lhe acudam as embarcações miudas de bordo dos outros navios com ancorotes, viradores e mais pertences; e os prejuizos que tiverem estes apperhos, serão indemnizados pelo proprietario do navio soccorrido.

Art. 41. O capitão do porto fará amiudadas visitas pelos fundeadouros para ver se as embarcações estão bem amarradas, segundo a norma que lhes preserevem.

Art. 42. Terá cuidado que todos os navios amarrados, além das suas ancoras, tenham sempre a bordo um ferro talingado (chamado da roça) não só para sua propria segurança, mas tambem para que, succedendo desamarrar-se, não vá causar prejuizo ás outras embarcações.

Art. 43. Se vir que algum navio por causa de más amarrações está em risco de desamarrar-se, e causar prejuizo a outras embarcações contiguas, o fará sahir sem perda de tempo para sitio onde não cause prejuizo a terceiro; e quando o não tenha feito no tempo que se lhe tiver determinado, o fará sahir, fazendo-se a despesa á sua custa; e no caso de ser navio estrangeiro, officiará ao seu consul ou ao seu juiz conservador, para que haja de prover ao preciso á embarcação necessitada.

Art. 44. Se ao capitão do porto constar que ha desordens ou roubo a bordo de qualquer dos navios ancorados, tomará todas as instrucções precisas, e até perguntará testemunhas, e de tudo fará um breve relatorio á auctoridade competente para proceder na fórma das leis, podendo o mesmo capitão do porto prender aquelle que achar em flagrante delicto.

Art. 45. O capitão do porto fixará a hora, a que pela manhã se póde começar o trafico dos navios, bem como a hora, a que se ha de acabar, combinando-se nesta disposicção com o general das armas, onde o houver, e com o director da alfandega.

Art. 46. Se alguma circumstancia particular ou imprevista pedir que qualquer navio seja rondado de noite, o capitão do porto o fará ou por si mesmo ou pelos seus ajudantes, se os tiver; e sendo preciso auxilio de tropa, a requisitará á auctoridade competente.

Art. 47. Na entrada de qualquer embarcação deve o capitão do porto assegurar-se da quantidade de lastro que traz, para ver na sahida por seus despachos se o descarregou no logar competente.

Art. 48. Se o capitão do porto tiver noticia que ha ancoras perdidas sem dono com prejuizo do fundeadouro, as fará rocegar pelas lanchas do Estado, e na sua falta ou pelas dos pilotos ou dos navios mercantes nacionaes; e sendo logo avaliadas, ficam pertencendo á fazenda nacional, pagando-se a quem o rocegar a quarta parte do dicto ferro.

Art. 49. Só ao capitão do porto toca dar licença por escripto aos mestres ou proprietarios dos navios para rocegar algum ferro que tenham perdido, tendo estes préviamente feito uma declaração perante o mesmo capitão do porto do peso, marca e contramarca do perdido, bem como o comprimento e bitola da amarra, que ficou talingada.

Art. 50. O mestre ou proprietario do navio, que tiver rocegado algum ferro, dará immediatamente parte ao capitão do porto, apresentando-lhe o mesmo ferro para o cotejar com as marcas e contramarcas, etc., que conhecendo exactas lh'o fará immediatamente entregar.

Art. 51. Se algum ferro fôr rocegado, e se conhecer a quem pertence pelas declarações, que se houverem feito ao capitão do porto, quando elle se perdeu, immediatamente será avaliado, e mandado entregar a seu dono, pagando este a quem o achou a terça parte do valor do mesmo ferro, amarra ou corrente, e mais o trabalho de o rocegar, que será arbitrado pelo capitão do porto.

Art. 52. Se qualquer ferro rocegado e apresentado ao capitão do porto não coincidir com algumas das declarações, que se houverem feito, será logo avaliado para ficar pertencendo á fazenda nacional, pagando-se a quem o rocegar a quarta parte do valor do dicto ferro.

Art. 53. Se a lancha da rocega do arsenal ou d'outro qualquer estabelecimento publico achar ferro ou amarra perdida ou outro qualquer objecto, que cotejado com as declarações que se houverem feito, se lhe reconheça dono, este o poderá receber, pagando primeiro á fazenda nacional a terça parte do valor dos mesmos objectos, e á guarnição das embarcações, que as acharam,

o que lhe fôr arbitrado pelo capitão do porto em razão do seu trabalho.

Art. 54. Se as lanchas do arsenal ou d'outro qualquer estabelecimento publico acharem ferro, amarra, ou qualquer outro objecto, que nem seja da fazenda nacional, nem dos particulares que tiverem feito as devidas declarações, ficarão pertencendo á fazenda nacional, dando-se ás guarnições das lanchas ou escaletes em gratificação a oitava parte do valor dos mesmos effectos.

Art. 55. Se alguma pessoa sonegar ferros ou outros quaesquer objectos, que tenham rocegado, fica sujeita á condemnação da oitava parte do valor das cousas sonegadas a favor do denunciante; e ficarão as mesmas pertencendo á fazenda nacional, se acaso se lhes não reconhecer dono em vista das declarações que existirem.

Se os objectos sonegados pertencerem a algum particular, que tenha feito as devidas declarações, este os poderá receber, pagando primeiro á fazenda nacional uma terça parte, e o sonegador á mesma fazenda a quarta parte, e ao denunciante a oitava parte do valor dos mesmos objectos.

Art. 56. Se algum navio, suspendendo os seus ferros, suspender com elles algum outro, ou amarra perdida, fica obrigado a participal-o immediatamente ao capitão do porto, que mandará logo buscar os objectos achados, dando-lhes o destino que marcam as disposições antecedentes.

Art. 57. Se algum navio, suspendendo os seus ferros por qualquer motivo que seja, suspender tambem os d'outro navio ancorado, ou lhe arrebeate alguma amarra, nem os prejuizos nem os ferros suspendidos neste caso ficam comprehendidos em algum dos artigos acima mencionados.

Art. 58. Todo o individuo, seja de que nação fôr, que achar ou apanhar embarcações miudadas, ou outros objectos pertencentes a navios ancorados, e que se tenham perdido por causa de temporaes ou por algum outro motivo, será obrigado a entregal-os logo a seu dono, quando os reclamar, reconhecendo-se legalmente que lhe pertencem, e lhes dará o destino que marcam as disposições antecedentes.

Art. 59. Quando qualquer navio, ou por mal ancorado ou mal velejado, ou por algum motivo procedente de omissão ou ignorancia, cahir sobre um outro, e lhe cause avaria, immediatamente se dará parte ao capitão do porto, que no termo de vinte e quatro horas fará comparecer na sua presença as duas partes interessadas a fim de convencionarem amigavelmente sobre o modo de resarcir o dâmnio que se houver causado.

Art. 60. Se as partes interessadas não quizerem convencio-

nas-se amigavelmente, o capitão do porto mandará fazer uma avaliação do damno causado perante os mesmos interessados; os avaliadores serão o patrão-mór, ou quem suas vezes fizer, e mais dois ou tres peritos presidindo o capitão do porto: e d'esta avaliação se fará um termo, podendo os interessados, cada um de per si, chamar arbitros, conhecedores dos objectos damnificados; e sobre as dictas avaliações o capitão do porto dará por escripto o seu parecer.

Por cada avaliação, que se fizer, se pagará ao patrão-mór 1\$600 réis, e a cada um dos outros arbitros 1\$200 réis (a).

Art. 61. Se o valor da avaria exceder a 50\$000 réis, e as partes se não compozerem, o capitão do porto remetterá ao tribunal do commercio o termo de avaliação da mesma avaria com todas as mais indagações, a que se tiver procedido, para que o dicto tribunal com audiencia das partes possa decidir o que fôr justo.

Art. 62. O capitão do porto deverá ter em um logar o mais proximo da barra alguns ferros, ancorotes, viradores, amarras, e uma lancha para poder acudir de prompto a qualquer navio em perigo ou naufragado; e para este trabalho terá sempre nomeados uma certa porção de homens marítimos, que por seu turno devem apresentar-se nesta occasião por meio de um signal convencionado. O proprietario do navio soccorrido pagará por uma justa avaliação feita pelo capitão do porto á gente que se occupar nestes trabalhos, bem como pagará as damnificações, que tiverem recebido os appparelhos empregados naquelle serviço.

Art. 63. Nos portos, onde houver intendentes de marinha, exercerão estes as funcções de capitão do porto, podendo delegar em algum dos seus ajudantes aquella parte de jurisdicção que julgarem conveniente confiar-lhe, e que lhes não fôr possível desempenhar em razão dos outros deveres do seu cargo.

Art. 64. Os patrões-móres ficam sendo auctoridades subordinadas aos capitães dos portos, devendo continuar no exercicio das funcções que lhe estão marcadas por lei e pratica estabelecida, percebendo as mesmas gratificações e emolumentos que até aqui legitimamente lhes competiam.

Art. 65. Toda a costa de Portugal desde a foz do Minho até ao Guadiana será dividida em tres divisões, a saber, a do norte, — a do centro, — e a do sul, sendo a primeira comprehendida entre o rio Minho e o Mondego inclusive, — a segunda entre este rio e o cabo de S. Vicente, — e a terceira entre este cabo e o Guadiana.

(a) Vej. portaria de 26 de julho de 1865.

§ 1. As auctoridades superiores serão: para o norte o intendente da marinha do Porto; para o centro o inspector de arsenal, como intendente da marinha; e para o sul o official que fôr mandado para Faro, que deve ser official superior.

§ 2. A correspondencia d'estas auctoridades superiores deve ser com o major-general da armada, de quem devem tambem receber as ordens e instrucções relativas á sua commissão nos portos onde a exercem, e á dos seus subordinados nos da sua divisão.

Art. 66. A estas auctoridades superiores e aos capitães dos portos naquelles onde exercem jurisdicção, pertence a execução do presente regulamento.

Art. 67. A divisão do norte comprehende as capitánias dos portos de Caminha, Vienna, Porto, Aveiro e Figueira; a do centro as de S. Martinho, Lisboa e Setubal; a do sul as de Lagos, Villa Nova de Portimão, Faro, Tavira e Villa-Real de Sancto Antonio.

Art. 68. Nos dominios ultramarinos as capitánias dos portos são, — Terceira, S. Miguel, Fayal, Madeira, Cabo-Verde, S. Thomé e Principe, Angola, Benguella, Moçambique, Gôa e Damão.

## CAPITULO II

### Dos pilotos

Art. 1. O piloto-mór da barra, o sota-pilototo e mais pilotos, de qualquer classe que sejam, estão debaixo da immediata jurisdicção do capitão do porto, e é d'este que devem receber todas as ordens concernentes ao serviço publico.

§ unico. Os salarios dos pilotos serão provisoriamente os mesmos que estão marcados por lei, usos e costumes, ou practica estabelecida, em quanto se não dão novas disposições a este respeito.

Art. 2. O piloto, que metter um navio dentro, não o deixará sem o ter amarrado no logar do seu destino, ou tendo entregado o outro piloto, em que recai a mesma responsabilidade.

Art. 3. Os pilotos serão mandados pelo piloto-mór, por seu turno e por ordem, para pilotar os navios, sendo primeiro os de numero, e na falta d'estes os supranumerarios.

Art. 4. Todos os dias haverá um barco prompto, com a guarnição nomeada, para pilotar os navios, que demandarem o porto; e para que nunca falhe este importante detalhe, se empregarão todos os meios que as circumstancias e os recursos pecuniaros offerecerem.

Art. 5. Quando qualquer pretender examinar-se de piloto, requererá ao capitão do porto, o qual lhe assignará dia e hora para

o exame, nomeando o patrão-mór piloto-mór, e mais dois pilotos do numero para examinadores e na sua falta homens peritos; sendo feito o exame, — 1.º sobre pequenas manobras practicas; 2.º sobre conhecimentos da costa, barra, enseadas, fundeadouros, marcas da barra para entrada e sahida de navios, canaes, ancoradouros, qualidades dos fundos, direcção de correntes, e estoques d'agua; 3.º sobre a maneira de amarrar e desamarrar os navios. O capitão do porto presidirá a este exame, e votará juntamente com os mais pilotos, tendo direito, como presidente, de desempatar.

Art. 6. Ninguém poderá ser admittido a exame para piloto da barra, sem que ajuncte uma certidão de que tem tido, pelo menos, seis annos de practica nos barcos da pesca ou nos dos pilotos, e bons costumes, sendo esta certidão extrahida do livro da matricula que deve haver na capitania do porto, das equipagens das mesmas embarcações.

Art. 7. Feito o exame, poderá o pretendente requerer a sua certidão, se tiver sido approvado; e com esta poderá requerer a sua carta á secretaria d'estado dos negocios da marinha por via do major-general da armada.

Art. 8. As certidões serão passadas pelo capitão do porto, e assignadas por elle e pelos pilotos examinadores, sendo estas extrahidas de um livro, que se conservará em poder do capitão do porto, onde se tenha feito termo da approvação ou reprovação do pretendente; o qual termo deve tambem ser assignado pelos tres acima mencionados, declarando o nome do individuo, filiação, naturalidade, idade e habitação.

Art. 9. Se o pretendente ficar reprovado, não poderá tornar a ser admittido a exame, sem que tenha passado um anno; e sendo reprovado segunda vez, não poderá mais ser admittido.

Art. 10. Nenhum piloto tomará conta de metter um navio dentro da barra, sem que seja examinado, e mostre a carta ao mestre do navio.

Art. 11. Ainda que qualquer navio ao longe tenha tomado piloto examinado de qualquer barco de pesca, cederá o seu mando, logo que se lhe apresente a bordo o piloto do numero a quem tocar o dicto navio por escala; e o proprietario do navio gratificará o piloto que antes tiver recebido.

Art. 12. Se algum navio desgraçadamente encalhar, ou se perder na entrada ou sahida dos portos, ou na costa proxima, o capitão do porto, depois de ter dado as mais efficazes e promptas providencias para soccorrer o navio naufragado ou em perigo, tractará de indagar por que motivo se perdeu aquella embarcação, e as causas, que para isso houver; e conhecendo que é a

culpa da parte do piloto ou do mestre o fará constar á auctoridade competente para se lhe formar processo.

Art. 13. Determinar-se-ha em cada porto a paragem, até onde devem sahir os barcos dos pilotos para pilotar as embarcações, e até onde devem ir na sahida d'estas.

Art. 14. Se depois de terem as embarcações piloto a bordo forem obrigadas a puxar para o mar, e até a fazerem alguma arribada, pagará o proprietario ao piloto, que tiver dentro oitocentos réis por dia e uma ração, como a outro qualquer marinhheiro da sua equipagem.

Art. 15. Se por acaso um navio entrar sem piloto do numero, e que este não tenha ido fóra, ou por causa do tempo, ou por outra qualquer causa accidental, o piloto, que o tiver mettido dentro, terá o salario por inteiro, que havia de ter o de numero.

Art. 16. Nenhum navio para a sua sahida poderá tomar piloto, que não seja do numero.

Art. 17. Todo o navio deve receber piloto, quer na entrada, quer na sahida dos portos; porque d'esta maneira se evitam muitas contestações judiciaes.

Art. 18. Á entrada ou sahida dos navios de guerra, quer nacionaes quer estrangeiros, concorrerão todos os pilotos em suas embarcações guarnecidas de ancorotes e viradores: e será o piloto-mór aquelle que vá a seu bordo para o pilotar.

Art. 19. É livre a todo o barco de pesca dar piloto, ainda que não seja de numero, ou mesmo qualquer homem da sua equipagem, ao navio que lho pedir; mas chegando a bordo o do numero, ou determinado pela escala, aquelle lhe cederá o mando. O mestre do barco não poderá receber nem gente, nem effectos do navio que lhe pediu piloto, e se o fizer, ficará sujeito ás penas estabelecidas por lei e pelo regimento da saude.

Art. 20. O piloto, que houver de pilotar qualquer navio na sua entrada, terá por primeiro dever o informar-se do mestre d'elle em que pés d'agua vem carregado para dirigir a sua manobra na entrada do porto e situá-lo na paragem que está determinada pelo capitão do porto, já para os que devem ficar em quarentana, já para maior facilidade dos soccorros necessarios entre navios de igual tamanho; e aquelle, que fundear sem pratico, só se lhe permittirá que fundeie a um ferro, até que feita visita de saude se lhe faça saber onde deve ir amarrar-se.

Art. 21. Aos pilotos das barras serão communicadas pelo capitão do porto todas as ordens e providencias dadas pela juncta de saude a respeito da entrada dos navios, logar onde devem fundear, modo de lançar pilotos a bordo, etc.

Art. 22. Quando qualquer piloto por circumstancias do tempo

ou do mesmo navio julgar que é arriçado empregar a sahida ou entrada do dicto, e assim mesmo queira obrigar-o a sahir, fará uma declaração publica perante a guarnição de que não responde pelos resultados que d'ahi provierem.

Art. 23. A todos os barcos de pescadores serão tambem intimadas todas as ordens e providencias dadas pela juncta de saude, como está determinado.

Art. 24. Antes que um piloto suba a bordo d'um navio indagará de que porto sahio ultimamente; sendo de partes contagia-das ou suspeitas, não subirá a bordo, e permittindo o tempo, dirigirá e pilotará o navio de dentro do seu barco; mas, quando não seja possível, então, subirá, e toda a manutenção d'este piloto desde o dia, em que entrou, até que conclua a quarentena, será á custa do proprietario do navio na fórma já declarada. Ainda mesmo quando o navio não venha de partes contagiosas ou suspeitas, assim mesmo nem o piloto nem pessoa alguma da equipagem poderão saltar em terra, ou ter communicação com gente d'ella, sem ser visitado pela saude, para o que fundeará sempre em franquia.

Art. 25. O mesmo se practicará, quando qualquer embarcação fóra da barra pedir soccorros, e que seja preciso levar-lh'os promptos. Neste caso o capitão do porto mandará distribuir-lhe os soccorros pedidos de gente ou de embarcações, os quaes todos devem ficar a bordo, até que o capitão do porto, tendo communicado á juncta da saude, esta dê as suas providencias; devendo as pessoas, que tiverem ficado a bordo, ser pagas dos seus salarios pelos proprietarios dos navios, até que sejam desimpedidas da quarentena.

Art. 26. Se os pilotos do numero, ou supranumerarios, tiverem queixas a fazer contra o piloto-mór ou sota-piloto, as deverão dirigir ao capitão do porto, o qual, examinando a natureza d'ellas lhes dará a direcção, que as leis marcam, se não couber nos limites da sua auctoridade dar sobre ellas providencias por si mesmo.

Art. 27. O piloto-mór e sota-piloto-mór alternarão semanalmente sobre a vigia dos outros pilotos e desempenho das suas obrigações; e nessa semana serão responsaveis ao capitão do porto por qualquer falta de serviço.

Art. 28. O piloto-mór não poderá castigar piloto algum, seja ou não do numero, porque essa auctoridade pertence só ao capitão do porto, mas representará as faltas, que tiverem commettido.

Art. 29. O piloto-mór tractará sempre bem os outros pilotos, não os insultando de palavras, e muito menos de acções.

Art. 30. O piloto-mór não poderá alterar a escala do serviço

dos pilotos, sem que primeiro faça saber ao capitão do porto os justos motivos que ha para isso.

Art. 31. A escala dos pilotos será feita por sua antiguidade; e para mais facilidade do serviço serão numerados.

Art. 32. O piloto, que estiver de dia, irá á noite dar parte ao capitão do porto das embarcações, que estão á vista, e de tudo o mais que se houver passado durante a sua guarda; esta parte poderá ser por escripto ou verbal.

Art. 33. Os pilotos não se arriçarão de noite a entrar em qualquer barra perigosa; se o fizerem, darão parte ao capitão do porto dos motivos que tiverem para assim obrar.

Art. 34. Quando algum piloto dos examinados fallecer, ou for expulso do serviço, o capitão do porto exigirá que lhe entreguem a sua carta, para que nenhuma outra pessoa se possa servir d'ella;

Art. 35. O piloto examinado, que emprestar a sua carta a outro para d'ella se servir no exercicio da mesma profissão, será expulso do serviço, sendo-lhe cessada a mesma carta.

Art. 36. O piloto, que for falto de vista, ou que tiver outro qualquer defeito physico que o impossibilite de exercer os deveres da sua arte, nem poderá pilotar navio algum, nem entrar em escala do serviço, como os outros pilotos.

### CAPITULO III

#### Dos navios ou mestres d'ellas

Art. 1. Todo o navio terá boias nos seus ferros; e logo que começar a sua descarga, metterá dentro o pau da giba, não o tornando a deitar fóra senão quando estiver para sahir; e igualmente não poderá ter pela popa mais que uma embarcação, tendo a sua boca comprimento só de seis braças.

Art. 2. Os navios, que se destinam a invernar em um porto, terão um logar separado d'aquelles que se destinam a carregar.

Art. 3. Os navios á carga ou descarga não poderão conservar os mastreus de gavia e joanetes á cunha, a menos que não tenham um terço da sua carga a bordo e no porão.

Art. 4. Os navios, que precisarem de fabrico, irão buscar o logar que para isso lhes estiver determinado.

Art. 5. Nas paragens sujeitas na estação invernosca a grandes enchentes ou correntes violentas, se tomarão com a devida antecedencia as precauções necessarias para a segurança dos navios, reforçando as suas amarrações, firmando nos navios antenas de encontro ao caes, e empregando todas as mais medidas, que a arte ensina e a experiencia approva para prevenir qualquer acontecimento desastroso.

Art. 6. Quando um navio estiver prompto a ir ao mar, vinte e quatro horas antes irá pôr-se em franquia (podendo ser) contíguo á barra, tendo já os seus despachos promptos, que apresentará ao capitão do porto para este lhe mandar piloto para bórdo, sem o que elle não poderá desamarra-se.

Art. 7. Ao momento de fazer-se á vela para sahir, e o mais contíguo á barra, será visitado pelo capitão do porto, o qual entregando-lhe os seus despachos, examinará se a equipagem é a mesma que consta da matricula, e se os passageiros, que leva, vão munidos de passaportes legaes; e naquelle acto rubricará os dictos despachos.

Art. 8. Logo que entre qualquer navio, fundeará em franquia até receber as visitas do estylo; e, feitas estas, fará declaração se traz polvora, a fim de a remetter logo para o deposito para isso designado, devendo só recebel-a no momento da sahida.

Art. 9. Nenhum navio mercante poderá salvar, nem dar tiros dentro do rio, sem licença ou ordem das auctoridades competentes.

Art. 10. Nenhuma embarcação poderá mudar de ancoradouro, ou amarração, sem licença do capitão do porto, que só a deverá dar, quando tenha um fim justo; e havendo o navio nesta mudança de passar por algum baixo ou sitio perigoso pelas correntes ou estoques de agua, o não poderá fazer sem practico do rio.

Art. 11. Os navios de guerra nacionaes em portos de levante terão sempre um piloto a bórdo.

Art. 12. Os mestres dos navios, que pretenderem sahir, apresentarão ao capitão do porto todos os seus despachos, e o d'este será o ultimo.

Art. 13. Os navios estrangeiros mercantes serão escrupulosamente visitados na sahida, para que não levem marinheiros portuguezes sem permissão; e no caso de se encontrarem, o capitão do porto os remetterá logo em custodia ao encarregado da policia a fim de na primeira occasião os remetter para o arsenal da marinha para serem embarcados nos navios da corôa.

Art. 14. Os navios ou barcos carregados de materias combustiveis terão um logar inteiramente separado dos outros.

Art. 15. Serão obrigadas todas as embarcações fundeadas, quer nacionaes, quer estrangeiras, a acudir com as suas lanchas e escaletes a qualquer desastre que aconteça no porto ou barra; e quando o não faça, o capitão do porto o poderá obrigar a isso pelo modo que nesse momento tiver mais ao seu alcance, podendo até aos nacionaes impôr-lhes multas.

Art. 16. Nenhum navio poderá deitar varreduras ao mar; mettel-as-ha em uma tina para na sua lancha as ir levar ao sitio, que para isso lhe for designado. Quando juncto ás margens dos por-

tos não houver sitios para isso proprios, se poderão abrir fossos para as lançar, de maneira que as aguas da chuva as não levem ao mar.

Art. 17. Muito menos poderá embarcação alguma alastrar ou desalastrar sem conhecimento do capitão do porto, e no sitio para isso determinado. Não se tomará lastro de areia senão em extrema necessidade; e as fainas de alastrar ou desalastrar se farão sempre, pondo uma vela ou encerado pendente do navio ao barco, para que não cáiam no mar pedras, etc., etc.

Art. 18. Egualmente os barcos carregados de cal, telha, tijolos e outros generos soltos submergíveis, que possam prejudicar o fundo, usarão para isso das precauções que lhes forem ministradas pelo capitão do porto, semelhantes á do lastro; devendo justificar no caso de alijo violento por algum golpe de vento e outro qualquer desastre a urgente necessidade de assim o haver practicado para poder salvar-se.

Art. 19. A tarifa de qualquer muleta, que se impozer, será regulada por lei.

Art. 20. Se alguma embarcação obrigada do tempo ou d'outra qualquer causa se fizer á vela, deixando as amarras com boias, sendo estrangeira, o capitão do porto avisará logo o seu consul ou consignatario, para que mande immediatamente suspendel-as: e se se demorarem em o fazer, o capitão do porto ordenará que se faça, sendo a despesa á custa do proprietario, a quem se não entregarão os ferros sem pagar a despesa. O mesmo se praticará a respeito dos navios nacionaes.

Art. 21. Se algum navio de guerra nacional deixar algum ferro, o capitão do porto o fará logo suspender, e remetterá sem perda de tempo ao arsenal da marinha em Lisboa, quando lhe conste não tornar alli a dicta embarcação. Se fór de guerra estrangeira, avisará o consul da nação a que pertencer, para que o faça, e recolha debaixo da sua guarda.

Art. 22. Nenhum navio poderá virar de crena, nem fóra do logar para isso destinado, nem sem licença do capitão do porto, que não deverá dar-lh'a, quando preveja risco ou em razão do tempo, ou d'outro qualquer accidente.

Art. 23. O navio, que não tiver sido amarrado por piloto, ainda que receba damno feito por um outro no ancoradouro, não poderá pedir indemnisação alguma pelo dicto damno.

Art. 24. O navio, que dentro dos portos quizer á espia mudar d'um para outro logar, não o poderá fazer sem licença do capitão do porto.

Art. 25. Todo o navio é obrigado a receber a espia de um outro que lh'a queira dar; e se por isso receber algum pre-

juizo, será d'elle indemnizado pelo proprietario do navio que lh'a deu.

Art. 26. Todo o navio ancorado nos portos, ainda mesmo que não se destine a sahir, deverá ter sempre a bordo um certo numero de homens, que cuidem da sua segurança, e respondam pelas transgressões das ordens ou leis, que dizem respeito á mesma segurança dos navios dentro dos portos.

#### ARTIGO ADDICIONAL

O capitão do porto fará todas as diligencias possiveis para obter um alistamento de todos os maritimos do porto da sua jurisdicção, dividindo-os em quatro classes: — primeira, marinheiros do alto mar; segunda, marinheiros-costeiros; terceira pescadores; quarta, remeiros; e de tres em tres mezes mandará um mappa ao quartel general com as observações respectivas, mencionando o numero, com que se póde contar para o serviço da armada, sem usar de meios violentos.

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 30 de agosto de 1839. — *Barão da Ribeira de Sabrosa.*

#### PORTARIA DE 30 DE SETEMBRO

Declarando que as licenças, que o artigo 8.º do decreto de 30 de junho de 1834 incumbe ás camaras municipaes passarem aos vendilhões ambulantes, e sem as quaes não póde conferir-se-lhes passaportes, depois de competentemente selladas, habilitam os impetrantes para aquelle genero de trafego em qualquer municipio, uma vez que elles vão munidos de passaportes em devida fórma, e se sujeitem ás posturas respectivas dos concelhos, onde quizerem vender: e que tanto aquelles vendilhões devidamente habilitados, como os mercadores de quaesquer generos com lojas estabelecidas em algum concelho, havendo tirado a necessaria licença, e pago o competente sêllo, podem, dentro do prazo d'ella, vender nas feiras e mercados francos do mesmo ou diverso municipio sem necessidade de nova licença: aquelles vendedores, porém, que não estiverem habilitados com licenças legaes nem para venda ambulante, nem para a de praças publicas ou baixas, não podem ser admittidos nas feiras francas sem obterem primeiro a necessaria licença para a venda em praças publicas.

(Ao artigo 1087)

#### PORTARIA DE 4 DE OUTUBRO

Sua majestade, a Rainha, tomando em consideração o officio do conselheiro presidente da relação commercial com outro do respectivo secretario sobre o modo de cumprir o decreto de 17 de abril de 1838 na parte relativa á averbação da disima de sentenças commerciaes: manda, pela secretaria d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça, declarar ao referido conselheiro que o dicto secretario deve executar o disposto no artigo primeiro d'aquelle decreto em conferencia com o procurador regio da mesma relação; por isso que só na falta d'este é que se estabeleça alli a providencia, que fica suspensa, de proceder a tal averbação com o procurador regio da relação de Lisboa, ou algum de seus ajudantes.

Palacio das Necessidades, em 4 de outubro de 1839. — *João Cardoso da Cunha Araújo.*

#### ANNO DE 1840

(Ao artigo 5)

#### PORTARIA DE 14 DE JANEIRO

Havendo representado o administrador geral do districto de Castello Branco as duvidas e embaraços, que lhe occorriam acerca das disposições legislativas sobre emancipações, pois que o decreto n.º 26 de 18 de maio de 1832 no artigo 63 do titulo 5 concede aos paes, aos conselhos de familia na falta d'aquelles, e ás mães sendo tutoras, a facultade de emanciparem os menores, logo que completarem vinte annos os varões e dezoito as fêmeas, — o codigo commercial determina no artigo 5 que a emancipação para exercer commercio possa ter logar na pessoa que houver completado dezoito annos, — e finalmente o codigo administrativo no § 3 do artigo 172 estabelece que a concessão dos alvarás de emancipação é da competencia dos conselhos de districto: pelo que pedia o mesmo administrador geral se lhe declarasse a verdadeira intelligencia da lei acerca d'este objecto a fim de poder decidir alguns requerimentos de emancipação, que naquella administração se



achavam pendentes: sua majestade, a rainha, conformando-se com o parecer do conselheiro procurador geral da corôa, manda participar ao referido administrador geral que a emancipação feita por simples declaração do pae, mãe, ou conselho de familia, e reduzida a termo nos autos sem dependencia de outra formalidade, segundo era admittida pelo citado decreto de 18 de maio de 1842, cessou com a promulgação do código administrativo, conforme o qual aquelle acto deve ser ultimado com o alvará expedido pelo conselho de districto, ficando o mencionado termo de declaração constituindo sómente uma diligencia preliminar, que deve preceder o alvará de emancipação, e com o qual se deve requerer ao conselho de districto: e que a idade propria para a emancipação é a designada no artigo 63 do decreto citado de 18 de maio; mas que, se ella fôr sollicitada para o emancipado exercer a profissão mercantil, e obter matricula commercial, deve então regular a idade marcada no artigo 5 do código commercial, que neste caso especial fez uma excepção á regra geral da lei anterior.

Palacio das Necessidades, em 14 de janeiro de 1840.—*Rodrigo da Fonseca Magalhães.*

### DECRETO DE 12 DE MARÇO

Estando o governo auctorisado pelos artigos 24 e 25 da carta de lei de 23 de julho do anno proximo preterito para decretar ordenados aos pilotos da barra de Aveiro, e para os pagar, assim como as despesas necessarias com a conservação das catraias, ancorotes, e mais objectos que servem para facilitar a entrada e sahida da dicta barra, pelo cofre da alfandega d'aquella cidade; e tendo-se procedido ás informações necessarias para se regular em esses ordenados com attenção ao melhor serviço que se exige d'esta corporação, e aos emolumentos que já percebia, pagos pelas embarcações a que presta auxilio: hei por bem ordenar o seguinte:

Artigo 1. Que o quadro da pilotagem da dicta barra seja composto de um piloto-mór, sota-piloto, seis pilotos do numero, seis supranumerarios e dois practicantes.

Art. 2. Que ao piloto-mór continue a pertencer o ordenado de duzentos mil réis; que ao sota-piloto pertença o ordenado de cinquenta mil réis; que cada um dos seis pilotos do numero continue a vencer o ordenado de vinte e quatro mil réis; que cada um dos seis pilotos supranumerarios, que até agora não tinham ordenado, vença doze mil réis; e que todos estes ordenados

sejam pagos aos mezes pelo cofre da alfandega de Aveiro desde o dia 2 de agosto do anno proximo passado, em que foi publicada a mencionada carta de lei, e mediante as competentes ordens e respectivas folhas.

Art. 3. Que os emolumentos que se acham estabelecidos, e que são pagos pelas embarcações por entrada e sahida da barra, sejam divididos em dezeseis partes, sendo duas para o piloto-mór, uma e um quarto para o sota-piloto, uma para cada um dos seis pilotos do numero, e tres quartos para cada um dos seis pilotos supranumerarios; e meia parte para cada um dos practicantes; pertencendo a restante parte e um quarto ao cofre da alfandega de Aveiro na conformidade do artigo vinte e quatro da sobredicta carta de lei, para auxilio das despesas com o fornecimento e reparo das catraias, ancorotes, e mais objectos de que tracta o mesmo artigo.

Art. 4. Que o piloto-mór entrega mensalmente no cofre da referida alfandega o rendimento da dicta uma parte e um quarto dos emolumentos, acompanhado da respectiva certidão legal.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda assim o tenha entendido e faça executar. L'ago das Necessidades, em doze de março de mil oitocentos e quarenta.—RAINHA.—*Florentino Rodrigues Pereira Ferraz.*

### CARTA DE LEI DE 10 DE NOVEMBRO

Prorogando por mais tres annos, a contar da publicação da presente lei, o artigo segundo do decreto de dezeseis de janeiro de mil oitocentos trinta e sete, pelo que respeita á importação de barcos de vapor construidos em paizes estrangeiros debaixo das condições que no mesmo artigo se estabelecem.

## ANNO DE 1841

### DECRETO DE 12 DE MAIO

Mandando observar o seguinte

#### REGULAMENTO PARA O SERVIÇO DOS PILOTOS PRACTICOS DA BARRA DA CIDADE DO PORTO

Artigo 1. O serviço da pilotagem da barra da cidade do Porto será feito por practicos examinados.

Art. 2. A corporação dos pilotos da dicta barra ficará debaixo da immediata jurisdicção do intendente da marinha da referida cidade, e é d'este que deverão receber todas as ordens concernentes ao serviço publico.

Art. 3. A mencionada corporação será composta do piloto-mór, do sota-piloto, e de dezeseis pilotos do numero, servindo um d'estes de escrivão, e dos pilotos supranumerarios, os quaes formarão uma secção da mesma.

Art. 4. A pilotagem de entrada e sahida de todas as embarcações pertencerá ao piloto-mór e pilotos do numero. A pilotagem fóra da barra e o serviço no rio pertencerá aos pilotos supranumerarios, assim como o substituir os do numero, quando e como lhes for ordenado.

Art. 5. Os pilotos do numero e os supranumerarios são immediatamente subordinados ao piloto-mór e ao sota-piloto: qualquer desobediencia ás suas ordens, ou qualquer excesso de palavras menos proprias em occasião de serviço, provado que seja, será castigado conforme a sua gravidade, ainda quando a desobediencia ou o excesso tenha um motivo justificado, por isso que lhes cumpre obedecer promptamente; podendo depois o queixoso representar ao intendente de marinha, perante o qual tambem o piloto-mór e o sota-piloto-mór são responsaveis pelo abuso, que fizerem da sua auctoridade, e pela falta de moderação por acções ou palavras para com os seus subordinados.

Art. 6. O serviço da pilotagem de entrada de embarcações de todas as classes será feito por turno detalhado pelo piloto-mór, conforme o antigo uso.

São tres as sobredictas classes; navios, hiates e embarcações menores; e em cada classe haverá turno especial.

Art. 7. O serviço dos pilotos supranumerarios tambem será feito por turno detalhado pelo piloto-mór.

Art. 8. O piloto, a quem tocar qualquer embarcação na entrada, será o encarregado de a pilotar na sahida; salva porém a regalia em uso, que têm os proprietarios, consignatarios e mestres, de confiarem os seus navios a pilotos de sua escolha (denominados caseiros): neste caso o piloto caseiro terá a responsabilidade e a direcção da embarcação, sem que por isso o turno seja alterado.

Art. 9. Nenhum piloto poderá mandar fazer as suas vezes por outro: aquelle que se não apresentar a tempo de fazer o serviço para que for detalhado, perderá o seu logar no turno, e passará ao immediato na escala esse serviço.

Em caso de duvida o piloto-mór a decidirá; e quando haja queixoso, o intendente de marinha resolverá como julgar justo.

Art. 10. O piloto-mór, e no seu impedimento o sota-piloto-mór, deverá achar-se na barra nas occasiões de entrada ou sahida de embarcações, a fim de providenciar qualquer occorrença. Em caso de naufragio ou varação dará immediatamente parte ao intendente de marinha, a cujas ordens se apresentará no logar mais proximo do sinistro toda a corporação dos pilotos com as suas estraias, ancorotes e viradores: a falta não justificada será punida com immediata suspensão e prisão, dando-se logo a necessaria participação ao respectivo ministerio para proceder como for de justiça.

Art. 11. Nenhum piloto, estando qualquer embarcação em perigo, poderá pedir ou estipular pagamento pelo serviço de ir em seu soccorro, sendo possivel, ao que se deve prestar immediatamente: a menor detenção em o fazer, como é do seu rigoroso dever, será punida com suspensão, e terá maior castigo provando-se propositio.

Art. 12. Toda a corporação dos pilotos é obrigada a residir em S. João da Foz, donde não poderá qualquer piloto ausentar-se sem licença do piloto-mór, sendo até 24 horas: mas se for por mais tempo, deverá requerer licença ao intendente de marinha.

Aquelle que adoecer deverá dar parte por escripto, acompanhando-a de attestação de facultativo; no caso que não possa obter esta attestação immediatamente, envia-a-ha com a menor demora possivel.

Art. 13. Todos os navios serão obrigados a receber piloto supranumerario fóra da barra, excepto os hiates e embarcações menores; ás quaes só lhes será mandado, se os respectivos mestres o pedirem, ou se assim o exigirem os interessados.

Art. 14. Quando o piloto supranumerario por qualquer eventualidade da navegação não puder entrar no porto, e for forçado a seguir a sorte do navio em que estiver de piloto, o proprietario da mesma embarcação será obrigado a continuar a pagar-lhe o seu salario, e a dar-lhe uma ração diaria até o restituir á cidade do Porto.

Os consules portuguezes nos portos estrangeiros, aonde aportar o piloto, intervirão em caso necessario para que se cumpra esta obrigação do proprietario.

Art. 15. A paga em casos ordinarios por entrada ou sahida da barra será a seguinte:

Por pilotagem de rascas e cahiques .....	800
Dicta de hiates .....	1,800
Dicta de barcos movidos por vapor .....	2,400

Dicta de chalupas.....	3/500
Dicta de galeotas, brigues-escunas e galeras.....	4/000
Por cada catraia, incluída a paga da tripulação.....	2/400
À catraia da pensão por pilotar fóra da barra.....	1/200
Por cada dia que o piloto destinado a pilotar qualquer embarcação for necessario que se demore a bórdo fóra da barra.....	3/800

Pelos ancorotes, viradores, e todos os mais aprestos, que forem empregados no serviço de qualquer embarcação, se dará a paga correspondente á sua damnificação, e conforme se acha em practica.

As gratificações são voluntarias.

Art. 16. A recompensa á catraia, que servir para a pilotagem fóra da barra em casos extraordinarios, deverá ser proporcionada ao maior trabalho o risco que houver tido.

Art. 17. Nos casos em que o serviço da barra na entrada e sahida de embarcações for extraordinario, além das competentes quotas por pilotagem e aprestos, será este avaliado pelo piloto caseiro, se o houver, ou por aquelle que tiver pilotado a embarcação. Se sobre o quantitativo arbitrado houver controversia, intervirá o intendente de marinha; e se ainda assim não houver accordo, o dicto intendente submeterá a questão com o seu parecer ao tribunal do commercio.

Art. 18. O producto de todas as pilotagens de entrada e sahida será arrecadado em um cofre, que ficará a cargo do piloto-mór, e será repartido no fim de cada mez pela fórmula até agora em practica.

Este cofre terá tres chaves; e d'elle serão clavicularios o piloto-mór, o sota-piloto-mór, e um dos pilotos do numero, cada semestre por turno, conforme as suas antiguidades na escaala.

Art. 19. O piloto-mór, e no seu impedimento o sota-piloto-mór, será obrigado a fazer as consultas (conferencias) sobre a possibilidade da entrada e sahida das embarcações, cuja deliberação será regulada pela pluralidade de votos, e lançada com a possivel especificação em um livro, que deverá haver, destinado só para as dictas consultas.

Aquelle piloto, que na practica transgredir as resoluções assim tomadas, será immediatamente suspenso: e em caso de avaria ou damno maior ficará responsavel pela indemnisação, e sujeito á pena corporal.

Art. 20. Se porém variarem as circumstancias, em que foi passada qualquer deliberação, o piloto-mór ou sota-piloto-mór em qualquer paragem do rio ou da barra em que se achar convierá

a uma nova consulta, cuja deliberação se observará, ainda que se altere absolutamente a anterior, e deverá ser lançada no referido livro das consultas em additamento áquella, que assim ficar alterada.

Art. 21. O mencionado livro das consultas deverá ser rubricado pelo intendente de marinha; e a sua guarda e conservação ficará a cargo do piloto-mór.

Art. 22. Ao piloto, a cujo cargo estiver a entrada ou sahida de qualquer embarcação, competirá em conformidade das deliberações das consultas empregar aquellas catraias e aprestos que as circumstancias exigirem.

Em caso de sinistro por falta de cumprimento das dictas deliberações não lhe poderá aproveitar em sua defesa o allegar opposição da parte do proprietario ou mestre da embarcação senão quando essa opposição for violenta, contra a qual logo protestará para salvar a sua responsabilidade.

Art. 23. O piloto-mór será obrigado a sondar a barra repetidas vezes, e pelo menos todos os quinze dias; de cujo resultado dará parte ao intendente de marinha, bem como de qualquer mudança que aconteça no rio.

Egualmente lhe dará uma parte diaria de todas as embarcações entradas e saídas no dia antecedente; e quando houver alguma occorrença extraordinaria na barra, communicar-l'h-a-ha immediatamente.

Art. 24. O piloto, a quem se provar que a perda de qualquer embarcação a seu cargo foi por negligencia, ignorancia, embriaguez ou maldade, será punido com todo o rigor das leis.

Art. 25. O piloto, que se embriagar, será da primeira vez reprehendido pelos seus superiores, e substituído por outro no serviço que lhe estiver detalhado: pela segunda vez ficará suspenso temporariamente do exercicio de suas funcções; e se reincidir, será expulso do seu logar.

Art. 26. Tanto os pilotos do numero, como os supranumerarios, ficam isentos de todo outro qualquer serviço nacional em attenção a deverem achar-se promptos a todo o momento, de dia e de noite, a prestar o serviço que as circumstancias reclamarem.

Art. 27. O piloto, que por sua avançada idade e molestias, e depois de longo tempo de serviço da barra, se achar impossibilitado de bem desempenhar as suas funcções, perceberá; em quanto viver, ametade dos interesses arrecadados no sobredito cofre, que pertencerem áquelle que o substituir, uma vez que a corporação dos pilotos julgue provadas as indicadas circumstancias, e que esta decisão da corporação seja sancionada pelo intendente de marinha.

Art. 28. Todos os pilotos serão obrigados a ter um exemplar de regimento de signaes adoptados para a barra.

Art. 29. Continuarão em pleno vigor todas as disposições e practicas até hoje observadas, que se não oppozerem á execução do presente regulamento.

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e do ultramar, em 12 de maio de 1841. — *Conde de Bomfim*.

### NOVISSIMA REFORMA JUDICIAL DE 21 DE MAIO

Art. 78. Das causas commerciaes, e de presas, ou que tiverem origem em presas, feitas por embarcações de guerra, ou por armadores portuguezes, e das mencionadas no artigo 104, conhece em segunda e ultima instancia em todo o reino, e suas dependencias, um tribunal denominado — Relação commercial.

§ unico. A organização, jurisdicção, competencia, ordem de serviço e fórma de processo d'este tribunal, é a estabelecida no Codigo do commercio, e leis posteriores.

Art. 103. Os juizes de direito de primeira instancia commercial conhecem:

1.º das causas commerciaes;

2.º das causas sobre presas, ou provenientes de presas feitas por navios de guerra, ou armadores portuguezes.

§ unico. Nas terras do reino, onde não houver juiz de direito de primeira instancia commercial, serão todas estas questões levadas perante as justicas civis, e ahí decididas na conformidade do Codigo commercial.

Art. 104. Além das attribuições, que são communs aos juizes de direito de primeira instancia commercial, são da exclusiva competencia do de Lisboa:

1.º as justificações ultramarinas;

2.º as causas sobre heranças ultramarinas;

3.º as causas, que os crédores ás heranças dos defunctos no ultramar intentarem para poderem receber a importancia de suas dividas.

§ unico. Para escrever em todas estas causas e processos ha um escrivão privativo.

Estê escrivão exerce cumulativamente os officios de tabellião e fiscal da authenticidade dos documentos e identidade das pessoas, e tem por distribuição a terça parte das causas commerciaes de primeira instancia. Não vence ordenado, e só os emolumentos constantes da tabella juncta.

Art. 105. A organização dos juizes de primeira instancia com-

mercial e a fórma de processo, que nelles deve observar-se, é a determinada no codigo do commercio e leis posteriores.

Art. 106. Os juizes de direito e empregados de justiça de primeira instancia commercial continuam a vencer o ordenado, que tinham anteriormente á lei de 28 de novembro de 1840, e é-lhes applicavel o § 1.º e o 2.º do artigo 15.

§ unico. Vencem os emolumentos constantes da tabella juncta.

Art. 361. No processo das justificações ultramarinas e causas sobre heranças do ultramar observar-se-ha a fórma estabelecida e seguida no extincto juizo da India e Mina.

§ 1.º O juiz mandará ouvir o ministerio publico, e expedirá, antes de proferir sentença final, officio rogatorio de serviço á juncta do deposito publico para responder.

§ 2.º Da sentença, que julgar procedente a habilitação em todo ou em parte, appellará sempre o ministerio publico.

Art. 362. Nas causas, que os crédores ás heranças de defunctos e ausentes no ultramar intentarem para poder receber a importancia de suas dividas, seguir-se-ha a fórma de processo estabelecida no codigo de commercio quanto a estas dividas.

Art. 363. Nos processos d'estas causas escreverá o respectivo escrivão privativo, e cumulativamente exercerá os officios de tabellião e fiscal da authenticidade dos documentos e identidade de pessoas.

(A' secção 3.ª do titulo 9.º do Livro 3.º da Parte 1.ª)

### CARTA DE LEI DE 8 DE NOVEMBRO

D. Maria, por graça de Deus e pela constituição da monarchia, rainha de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as côrtes geraes decretaram, e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1. A disposição do artigo 42 do decreto de 29 de novembro de 1836 — os juizes de paz e os ordinarios serão exemptos durante o exercicio do seu lugar de todo outro encargo ou serviço pessoal —, refundida nos artigos 124 e 139 da novissima reforma judiciaria, é extensiva aos jurados commerciaes.

Art. 2. Fica tambem sendo applicavel aos jurados commerciaes, para o effeito da imposição das multas e suas escusas, a disposição dos artigos 61, paragraphos 1.º, 2.º e 3.º, e artigos 62 do citado decreto, a que corresponde na novissima reforma judiciaria o artigo 173, paragraphos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º e 5.º.

§ unico. O tribunal commercial respectivo ficará sendo o competente para a applicação d'esta disposição.

Art. 3. Os jurados commerciaes de cada tribunal commercial serão de douse até trinta e seis, ~~supprimidos os substitutos~~ ficando assim alterada a disposição do artigo 1006 do Código commercial portuguez.

§ unico. O serviço correrá por todos, e será feito aos mezes alternadamente segundo a ordem da votação; e segundo a mesma ordem serão substituidos os impedidos, recusados ou suspeitos pelos immediatos em votos.

Art. 4. Aos jurados commerciaes será applicada a pena de artigo 1039 do Código, sómente quando recusarem prestar o competente juramento, depois de intimados para entrarem no exercicio das suas funções, devendo preceder em todo o caso sentença do tribunal promovida pelo secretario como agente do ministerio publico; ficando nesta parte alterado e declarado o mesmo artigo.

§ unico. Esta sentença será publicada na folha periodica da sede do tribunal, havendo-a, ou na mais proxima.

Art. 5. Fica revogada toda a legislação em contrario.

Mandamos por tanto etc.

O ministro e secretario d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça o faça imprimir, publicar e correr. Dada no Paço das Necessidades, aos oito de novembro de mil oitocentos quarenta e um. — A RAINHA, com rubrica e guarda. — *Antonio Bernardo da Costa Cabral.*

## ANNO DE 1842

### PORTARIA DE 9 DE ABRIL

Acerca da multa aos capitães de navios por falta absoluta de manifesto, ou por manifesto irregular.

### PORTARIA DE 20 DE JUNHO

Providenciando para os casos de se encontrar a bordo na ultima visita, ou por effeito de diligencia extraordinaria, que a bordo se faça depois da descarga, effeitos de commercio sonegados ao manifesto, ou omissos na declaração adicional que a lei auctorisa, — e de apparecerem volumes na alfandega, que não fossem comprehendidos no manifesto, ou na respectiva declaração adicional.

(Ao tit. 11 do livro velho da parte 2)

## REGULAMENTO DAS ALFANDEGAS MENORES DE 28 DE JUNHO

Art. 72. As franquias ficam por ora reguladas pelas leis em vigor, e são extensivas aos navios com carga e em lastro; e os casos de naufragio o serão pela maneira seguinte:

### N.º 1

No caso de naufragio, o director, guarda-mór, ou quem suas vezes fizer, bem como os empregados dos postos fiscaes mais proximos ao sinistro acudirão immediatamente, e farão todos os possiveis esforços pela salvação das vidas e das mercadorias, evitando extravios e malversação, procedendo com a possivel brevidade a inventariar os salvados com designação das suas marcas e demais confrontações essenciaes, e pôr tudo em arrematação, continuando nestas diligencias conforme as determinações do codigo commercial.

### N.º 2

Logo que o sinistro conste na alfandega respectiva, o director nomeará os empregados que devem assistir e fiscalisar os salvados; e assim que estes tenham chegado ao sitio do naufragio, retirarão os que alli se podessem achar, que ficam tando direito a uma gratificação correspondente ao serviço que já houvessem prestado.

### N.º 3

Os empregados, que o director nomear para este serviço e o abandonarem, seja de noite ou de dia, todos ou um só fica sujeito pelo menos á suspensão por espaço de seis mezes. No caso de molestia repentina dará parte ao director do sitio do naufragio, e não se retirará sem ser substituido.

### N.º 4

As fazendas, que se salvarem do naufragio, poderão ser livremente exportadas em outro navio ou no mesmo, quando se salve em estado de navegar, sem pagamento de direito algum de sahida depois de satisfeitas as despesas de braçagem e armazem, que deverem á alfandega, e os emolumentos aos officiaes.

### N.º 5

Se d'essas fazendas se pedir despacho de entrada, pagarão os direitos por inteiro na alfandega do districto, sendo das admittidas,

com o abatimento de — avaria de mar, que permite a pauta geral das alfandegas. Se forem porém de consumo prohibido, só se concederá despacho de reexportação livre de direitos.

## N.º 6

Acontecendo que as fazendas salvas de naufragio sejam de privativo despacho das alfandegas de Lisboa e do Porto, serão remetidas, com a competente guia das outras, a estas alfandegas para nelles ter logar a percepção dos direitos, e o dono prestará fiança idonea, obrigando-se a apresental-as em prazo razoavel na alfandega onde forem a despacho. A certidão de entrada annullará a fiança.

## N.º 7

Os officiaes da alfandega, que assistirem ao naufragio na costa, vencerão por dia a gratificação de dois mil e quatrocentos réis cada um, e sendo na foz mil e seiscentos réis por dia. Os guardas remeiros vencerão por dia duzentos réis a titulo de guarda e assistência, mas se forem salvadores terão egualmente direito ao que lhes julgarem os arbitros. Os tres por cento, que produzir a cobrança dos direitos das fazendas salvadas, serão divididos pelos officiaes, que assistirem ao naufragio, depois de deduzidas quaisquer gratificações que devem pagar-se, e uma quarta parte para distribuir em porções eguaes pelos guardas e remeiros.

## N.º 8

Se as fazendas salvadas forem de uma alfandega despachar ás alfandegas de Lisboa ou do Porto, receberão os officiaes, que assistiram ao naufragio, metade do producto dos tres por cento, um quarto aos remadores e guardas, e o restante entrará no cofre dos emolumentos da alfandega, onde se verificar o despacho.

## N.º 9

Quando a quota, que corresponder a cada um empregado, for superior á gratificação, não haverá logar a cobrança d'esta; e sendo inferior, os interessados da carga preencherão a differença.

## N.º 10

Os fragmentos da embarcação naufragada, taes como cabos, velas, madeiros, ancoras, serão admittidos para consumo sem pagamento de direitos.

## N.º 11

A primeira pessoa, que participar a qualquer posto fiscal a existencia de um navio varado sobre a costa terá direito a uma gratificação de quatro mil e oitocentos réis; e todas as auctori-

dades, que não acudirem logo ao naufragio, ou e não participarem aos dictos postos ou alfandega proxima, incorrerão na pena correspondente ás consequencias da omissão.

## N.º 12

As fazendas ou effectos, que o mar arrojou sobre as praias, ignorando-se o navio a que pertenceram, depois de inventariadas com minuciosa especificação da qualidade, marcas e numeros de volumes, serão vendidas, e do seu producto se dará logo um terço ao achador, ficando o restante por um anno em deposito: no fim d'este prazo, não apparecendo dono a reclamar, será lançado em receita do thesouro.

(Ao artigo 1087)

## PORTARIA DE 26 DE JULHO

Sendo presentes a sua majestade a Rainha as informações havidas sobre as duvidas, que têm occorrido em os tribunaes do commercio de primeira e segunda instancia na execução dos decretos de 17 e 26 de abril de 1838 (publicados nos diarios do governo n.ºs 92 e 102), que regularam a averbação da dizima das causas de commercio, e das multas judiciais nas causas civis, e crimes civilmente intentadas: a mesma augusta senhora, tomando em consideração por uma parte que nenhuma legislação ha que altere a essencia e natureza da dizima estabelecida a respeito das sentenças commerciaes pelo artigo 1087 do codigo do commercio, como já reconhecera o citado decreto de 17 de abril de 1838, ao qual se não oppõe o outro decreto de 26 d'esse mez e anno, que no artigo 8 tambem se refere á dizima commercial; e por outra parte que não pôde deixar de ser mantida aquella disposição do codigo, em quanto por lei posterior se não mostrar expressamente modificada de algum modo por ser principio certo que a lei geral sómente rege genericamente na falta de disposição particular; a qual neste caso se contém no apontado artigo 1087: manda que o conselheiro presidente da relação commercial passe as ordens mais terminantes, para que seja observado, como cumpre, o codigo do commercio quanto á condemnação da dizima, devendo o ministerio publico interpor logo os recursos legaes de qualquer decisão em contrario; e bem assim para que na averbação da dizima das sentenças commerciaes se execute pontualmente o referido decreto de 17 de abril de 1838, que especialmente regulará esta materia, e o posterior decreto de 26 de dicto mez e anno, que em nada o contraria na parte a que é applica-

vel; fazendo elle conselheiro estabelecer o livro, de que tracta o artigo 3 d'este segundo decreto, por quanto em vista dos artigos 1027 e 1092 do codigo commercial podem dar-se casos, em que nos juizos do commercio tenham de registrar-se multas impostas por lei ou preceito judicial a favor da fazenda, removendo pelos meios ao seu alcance todas as difficuldades, com que ha tanto se tem obtado ao exacto cumprimento dos mencionados decretos.

Paço, em 26 de julho de 1842. — Antonio de Azevedo Mello e Carvalho.

(Nos artigos 2, 106 e 1315)

### CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 29 DE JULHO

Do — Tractado de commercio e navegação entre Portugal e o Reino-unido de Grã-Bretanha e Irlanda de 3 de junho de 1842 (artigos 3-16 e 19) (a).

### CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 29 DE JULHO

Do — Tractado para a completa abolição de trafico da escravidura entre Portugal e o Reino-unido da Grã-Bretanha e Irlanda de 3 de julho de 1842 (artigos 5, 9 e 10).

### DECRETO DE 28 DE NOVEMBRO

Mandando observar o seguinte regulamento para a expedição das matriculas e licenças dos barcos de pesca, e cobrança dos respectivos direitos.

Artigo 1. Todos os barcos, que se destinarem a pescar nos logares designados no artigo 24 do decreto de 6 de novembro de 1830, isto é, nos portos, bahias, angras, enseadas e costas do mar, e nos rios, nas partes sómente até onde chega a agua do mar nas marés vivas do anno, serão matriculados nas alfandegas dos portos mais proximos, quando naquelles a que os barcos pertencem não houver alfandega.

Art. 2. Para o dicto fim se apresentarão nas alfandegas respectivos os mestres dos barcos e suas companhias; e a matricula se formará, lançando-se em o livro especial de matriculas dos barcos

(a) Vej. Anotações ao Cod. do Commercio Portuguez (edição de 1875) nos artigos citados d'este codigo.

de pesca, que deve haver uniforme em todas as alfandegas, os numeros dos barcos e os nomes dos portos a que os mesmos barcos pertencem, os nomes dos proprietarios, mestres, e de todos os homens das companhias, com os seus signaes caracteristicos.

§ unico. Quando seja muito incommodo aos pescadores apresentarem-se nas alfandegas, poderão recorrer aos administradores dos seus respectivos concelhos, os quaes mandarão logo proceder a uma exacta inspecção dos barcos e companhias, e tomar notas por cada barco das resenhas necessarias para se poderem formar as matriculas, e remetterão as dictas notas *ex officio* aos directores das alfandegas competentes, que por ellas farão immediatamente lavrar as respectivas matriculas.

Art. 3. D'estas matriculas se passarão titulos, assignados pelos directores, thesoureiros e escrivães das alfandegas, na conformidade do modelo A para os mestres e companhias poderem gozar das isenções e privilegios, com que pela lei são favorecidos. Os titulos serão dados aos mestres, que se apresentarem a matricular-se, ou remettidos officialmente aos administradores de concelho, que transmittirão as notas ás alfandegas para serem entregues a quem competir.

Art. 4. Nos primeiros quinze dias do mez de janeiro de cada um anno todos os barcos matriculados são obrigados a tirar licença, para que possam pescar.

§ unico. As licenças se referirão aos titulos de matriculas, e serão assignadas pelos empregados, que devem assignar os dictos titulos, e passadas na fórma do modelo B.

Art. 5. Por cada licença se pagará tres mil réis de direitos, que entrarão no cofre geral da receita das alfandegas, e quatrocentos e oitenta réis de emolumentos, que darão entrada no cofre d'esta denominação.

§ 1.º Se a licença for tirada até ao dia 30 de junho, pagar-se-ha por ella o direito de tres mil réis acima mencionado, e, se for depois do dicto dia, se pagará sómente metade do mesmo direito.

§ 2.º As licenças nunca serão passadas sem estarem pagos os direitos e emolumentos competentes.

§ 3.º No livro da matricula, e na respectiva a cada barco, ficarão registradas ou averbadas as licenças, que se lhe passarem; no mesmo livro serão notadas gratuitamente, bem como no titulo, todas as alterações que occorrerem na pessoa do proprietario dos barcos ou dos mestres, numeros e pessoas dos homens das companhias, e que forem declaradas pelos respectivos mestres. Por falta d'estas declarações não se incorre em pena alguma; mas não gozarão dos privilegios e isenções concedidas aos individuos que se acharem descriptos no titulo da matricula.

Art. 6. Todo o barco, que andar na pasqaria sem licença, pagará a multa de vinte mil réis, estabelecida no artigo 16 do decreto de 6 de novembro de 1830, uma terça parte para quem descobrir o infractor da lei, e as duas outras para a fazenda publica.

§ unico. Exceptuam-se aquelles barcos, que pescarem sómente para recreio, ou para consumo particular da companhia, e não para vender.

Art. 7. Os administradores de concelhos nomearão em todos os portos pessoas idoneas, que fiscalisem se os barcos, que se empregam na pesca, têm a devida licença; os directores das alfandegas tambem mandarão fazer a dicta fiscalização por empregados seus.

§ 1.º Quando algum barco for encontrado pescando sem licença, se dará parte por escripto ao administrador do concelho, e este ao respectivo delegado para requerer que se faça effectiva a imposição da multa.

§ 2.º Sendo os réus condemnados, os escrivães dos processos incluirão nas relações, que são obrigados a remetter aos delegados dos procuradores regios, tambem estas multas para serem enviadas ao thesouro. A sua importancia, liquida da parte que pertence aos fiscaes da transgressão, ou aos denunciantes, entrará nos cofres das recebedorias dos concelhos.

Art. Os directores das alfandegas maritimas do continente do reino remetterão ao tribunal do thesouro publico até ao fim de março impeterivelmente um mappa de todos os barcos matriculados durante o anno com as especificações constantes da matricula, e declaração das licenças que se deram; e os directores das alfandegas das ilhas adjacentes farão egual remessa até ao fim de junho sem falta.

Art. 9. As equipagens ou tripulações dos navios empregados em pescarias longinquoas serão matriculadas pela fórma, por que o são os marinheiros dos navios mercantes.

Palacio das Necessidades, em 28 de novembro de 1842.—  
*Barão do Tojal.*

#### MODELO — A

Titulo de matricula de barco de pesca

N.º.....

No livro que serve nesta alfandega para a matricula dos barcos de pesca a folha \_\_\_\_\_ fica matriculado o barco n.º \_\_\_\_\_, denominado \_\_\_\_\_, pertencente a \_\_\_\_\_, de que é dono \_\_\_\_\_, e mestre \_\_\_\_\_, tendo de companhia \_\_\_\_\_ homens, cujos nomes e signaes caracteristicos vão no verso declarados.

Pelo que se lhe passou este titulo na fórma ordenada no artigo 3 do regulamento de 28 de novembro de 1842, tanto para que o referido barco e sua companhia possa gozar dos privilegios e isenções que lhes são concedidos, quanto para em vista d'elle se lhe passar a necessaria licença annual de pescar nos portos, bahias, angras, enseadas e costas do mar, e nos rios, na parte sómente até onde chegar a agua do mar nas marés vivas do anno, precedendo o pagamento de tres mil réis de direitos em cada anno, e quatrocentos e oitenta réis de emolumentos por cada licença, e de metade dos mencionados direitos, quando a licença for exigida e passada depois do dia 30 de junho em diante, tendo a pena de vinte mil réis de multa cada barco, que pescar sem a respectiva licença. Alfandega de

#### MODELO — B

Licença de barco de pesca

Anno de 18 N.º....

O barco n.º \_\_\_\_\_ denominado \_\_\_\_\_, pertencente ao porto de \_\_\_\_\_, e matriculado nesta alfandega a folhas \_\_\_\_\_ do livro respectivo, pagou \_\_\_\_\_ de direitos, e quatrocentos e oitenta réis de emolumentos; pelo que se lhe passou esta licença na fórma determinada no artigo 5 do regulamento de 28 de novembro de 1842 para poder pescar no corrente anno. Alfandega de...  
Registada a fl. \_\_\_\_\_ do livro de matricula.

#### ANNO DE 1843

#### PORTARIA DE 11 DE JANEIRO

Tendo sido presente a sua majestade a rainha a consulta do tribunal do thesouro publico de 28 de maio do anno proximo preterito sobre os requerimentos, em que a associação mercantil lisbonense e diferentes negociantes proprietarios de navios d'esta praça pediam que se adoptasse um novo systema para achar a arqueação ou tonelagem dos navios que na alfandega grande de



Lisboa se executasse restrictamente quanto determina o § 2 do artigo 10 do decreto de 14 de novembro de 1836 no calculo da tonelagem, passando-se nessa conformidade o respectivo documento, em que se declare o liquido resultado final de toda a operação para á face d'elle se pagarem os competentes direitos, e fazer-se o seu registro na intendencia de marinha: e considerando a mesma augusta senhora quanto importa adoptar, desde já sobre tão importante negocio providencias tendentes a fazer applicar o decreto, de que se tracta, de uma maneira inteiramente uniforme, completamente regular, e isenta de abusos e arbitrariedades, em quanto pelas camaras legislativas não fôr approvedo um novo systema de arqueação, que lhes vai ser presente, ha por bem ordenar:

1.º que se revejam as escalas ou fitas graduadas, que actualmente servem para se acharem as dimensões das embarcações, a fim de conhecer-se se a unidade linear d'essas escalas ou fitas é a legal em cada uma das alfandegas maritimas d'estes reinos, ou se abusivamente em algumas d'ellas se têm introduzido alterações;

2.º que essas dimensões sejam tomadas da seguinte fórma,— o comprimento total do navio, medindo-se sobre o convés entre a face interior da roda de proa, e a face interior do cadaste,— a largura interior, marcando-se o ponto que corresponder á metade do dicto comprimento, e tomando-se neste ponto a extensão comprehendida entre o forro de uma e outra amurada juncto aos trincanizes,— a altura ou pontal do navio, medindo-se pela bomba comprehendida entre a face inferior do taboado do convés e a superior do fundo ou costado;

3.º que no arqueamento das embarcações movidas por vapor se deverá diminuir no comprimento todo o espaço comprehendido entre as duas anteparas que separam o sitio occupado pelo engenho, fogão, caldeiras, e quaesquer outros objectos pertencentes ao systema da maquina;

4.º que nas embarcações, que tiverem toldas, tombadilhos ou castellos, as dictas tres dimensões serão igualmente tomadas no convés da maneira que fica dicto, sem que estes accessorios exteriores de accommodações alterem de maneira alguma a capacidade sujeita á arqueação para se alliviarem os direitos de tonelagem;

5.º que as certidões, que pelas alfandegas se passam para sobre ellas se obter o registro dos navios nacionaes, não comprehendam o producto bruto das respectivas dimensões, mas sim o referido producto diminuido de um terço para os navios de véla, e de metade para os barcos de vapor por ser esse o valor apro-

ximado da capacidade effectiva para a carga, estabelecido pelo decreto mencionado;

6.º que arqueado uma vez um navio nacional, e do mesmo modo qualquer navio estrangeiro, que frequentes vezes surda em nossos portos, a avaliação da sua capacidade, uma vez feita, fica valendo, em quanto o navio não fizer obras essenciaes, que alterem essa capacidade, caso unico em que deve ser repetida a medição;

7.º que os chefes das alfandegas maritimas encarreguem privativamente as lotações dos navios a dois dos seus respectivos empregados, que melhores conhecimentos tiverem para bem desempenhar este importante serviço. O que se participa pela secretaria d'estado dos negocios da fazenda ao tribunal do thesouro publico para seu devido conhecimento, e para que expeça as ordens necessarias para a sua prompta e fiel execução.

Palacio das Necessidades, em 11 de janeiro de 1843.—*Barão do Tejal*.—Para o tribunal do thesouro publico.

(Ao tit. 11 do livro unico da parte 2.ª)

#### PORTARIA DE 12 DE JANEIRO

Declarando que são da privativa competencia das alfandegas do reino e ilhas adjacentes os casos de naufragios, e que ás mais auctoridades sómente cumpre auxiliar os empregados das mesmas alfandegas, e na sua ausencia tomar medidas de cautela e prevenção.

#### CARTA DE LEI DE 10 DE JULHO E PORTARIA DE 14 DE SETEMBRO

(Sobre sello..... e em especial dos — *papeis commerciaes*).

(Ao artigo 1593)

#### PORTARIA DE 26 DE JULHO

Declarando os emolumentos, que os officiaes das alfandegas das ilhas adjacentes e das alfandegas menores do continente do reino devem perceber pelos processos, que tiverem logar em consequencia da achada de quaesquer objectos, que o mar arrojou sobre as praias, quando se ignore o navio a que pertencem.

## CARTA DE LEI DE 19 DE DEZEMBRO

## REFORMA DO SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

.....  
 Art. 10. Nas revistas das causas commerciaes se observará a mesma fórma de processo e de julgamento das revistas das causas civis.

§ unico. Fica reduzida a metade a alçada marcada no artigo 1115 do código commercial.

## ANNO DE 1844

## DECRETO DE 28 DE MARÇO

(Instruções para a execução da lei de 10 de julho sobre sello.)

## CARTA DE LEI DE 24 DE ABRIL

Dona Maria, por graça de Deus rainha de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as côrtes geraes decretaram, e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1. A tonelada de capacidade para o arqueamento dos navios será para o futuro equivalente a um volume de cem palmos cubicos portuguezes, o qual cheio de agua do mar pesará 2381 arrateis portuguezes de 459 grammas cada um, ou dezoito quintaes portuguezes e mais tres quintos de quintal. Será denominada tonelada de frete, e poderá ser representada com o pequeno excesso de meio por cento por um cylindro recto de oito palmos de altura, e de quatro de diametro na sua base.

Art. 2. As dimensões dos navios serão tomadas em fitas expressamente preparadas para este objecto, as quaes serão guardadas e marcadas com o palmo portuguez, igual a vinte e dois centímetros da medida franceza, e estes palmos serão subdivididos em decimos e centesimos.

Art. 3. Para se proceder á avaliação do numero de toneladas, que contém qualquer embarcação sujeita aos direitos de tonela-

gem, se medirá sobre o convés o seu comprimento total entre a face interior da roda de prôa do navio e a face interior do cadaste. Igualmente se marcará o ponto que corresponder á metade d'esta linha, e naquelle ponto se medirá igualmente sobre o convés, e, perpendicularmente á primeira linha, a largura interior do mesmo navio, comprehendido entre o forro de uma e outra amurada, juncto aos trincanizes; e por fim em estando o navio descarregado se medirá a altura do pontal pela escotilha grande, comprehendida entre a face inferior do taboado do convés e a superior do forro do porão juncto á sobrequilha. Estas tres dimensões, medidas em palmos e suas decimaes, se multiplicarão umas pelas outras, e o seu producto será dividido pelo divisor constante de trezentos e vinte e quatro. O quociente designará o numero de toneladas de capacidade sujeitas ao direito de tonelagem.

§ unico. Para medição dos navios carregados a altura do pontal será tomada pela bomba, comprehendida entre a face interior do taboado do convés e a superior do costado juncto á sobrequilha, e o divisor neste caso será o de trezentos e quarenta e tres.

Art. 4. No arqueamento das embarcações movidas por vapor diminuir-se-ha do mencionado comprimento todo o espaço comprehendido entre as duas anteparas, que separam o sitio occupado pelo engenho, fogão, caldeiras, e quaesquer outros objectos pertencentes ao systema da machina. O comprimento liquido, que resultar depois de feita esta deducção, será aquelle que se ha de multiplicar pelas outras dimensões, procedendo-se do modo que fica disposto no artigo antecedente.

Art. 5. Nas embarcações que tiverem tolda, tombadilho, ou castello, as referidas tres dimensões serão igualmente tomadas no convés da maneira prescripta no artigo 3.º, sem que estes accessorios exteriores de accommodações alterem de maneira alguma a capacidade sujeita á arqueação para se avaliarem os direitos de tonelagem.

Art. 6. Depois de se terem praticado as citadas medições, e avaliado o porte de toneladas de capacidade para o pagamento dos direitos de tonelagem, será nos navios nacionaes gravado o seu resultado em grandes algarismos em um dos váus da escotilha grande na conformidade do que prescreve o código commercial paragrapho 1319, fazendo-se igualmente a devida declaração d'este arqueamento no registro de nacionalidade pertencente ao navio, sem que se torne a repetir nova medição, salvo o caso de se haver feito alguma mudança notavel na sua construcção.

Art. 7. As embarcações estrangeiras, e principalmente as barcos movidos por vapor, que frequentam periodicamente os portos d'este reino, será conferida uma guia, passada pela respectiva alfandega, em que se declare a avaliação do seu porte, a qual supprirá no futuro a repetição das multiplicadas medições que se practicam em cada uma das suas viagens. Quando porém se conheça que no navio tiver occorrido alguma mudança notavel na sua construcção, terá logar uma nova medição.

Art. 8. Ficam revogadas as disposições do artigo decimo do decreto de 14 de novembro de 1836, e mais legislação em contrario.

Mandamos por tanto etc.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Paço das Necessidades, aos 24 de abril de 1844. — A RAINHA, com rubrica e guarda. — *Barão do Tojal.*

#### DECRETO DE 5 DE JUNHO

Declarando quaes os portos das provincias ultramarinas, onde devem ser admittidas as embarcações das nações, com quem se tem estipulado a faculdade de commerciar nestas provincias; e quaes os generos e mercadorias, cuja importação nas provincias ultramarinas seja inteiramente vedada, e aquelles, cuja importação só seja permittida, quando forem de producção portugueza, e levados em navios portuguezes.

#### DECRETO DE 14 DE SETEMBRO

Desejando remover, quanto possivel, as difficuldades que até hoje tem apresentado na practica a pontual execução do decreto de 10 de dezembro de 1836, difficuldades que as mais das vezes têm provindo da insufficiencia ou inexactidão das auctoridades de ultramar, que nos processos das presas, não incluídas nas disposições do tractado de 3 de julho de 1842, feito entre Portugal e a Grã Bretanha para a completa abolição do trafico da escravatura; tem constantemente commettido tantas e taes nullidades, que nem se tem podido sentenciar definitivamente a maior parte dos referidos processos pela relação commercial, nem castigar os culpados e envolvidos no referido trafico, do que resulta uma grande morosidade, contra a qual pediram já providencias algumas das auctoridades do reino e do ultramar; por todos estes motivos, e usando da faculdade concedida pelo artigo 1.º da carta

de lei de 2 de maio de 1843, tendo ouvido o conselho de ministros e o de estado: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1. Haverá na cidade de S. Paulo de Loanda, provincia de Angola, um tribunal para sentenciar em primeira e ultima instancias todas as presas feitas no mar em conformidade do decreto de 10 de dezembro de 1836, salvas as disposições do tractado de 4 de julho de 1842.

Art. 2. O tribunal será composto de presidente, tres vogaes, e um secretario.

§ 1.º Servirá de presidente o governador geral da provincia, e de vogaes o juiz de direito da comarca, e o commissario e arbitro portuguezes da commissão mixta, alli estabelecida em virtude do referido tractado, e de secretario o que exercer este cargo na mesma commissão.

§ 2.º O presidente não tem voto, e o juiz de direito fará as vezes de relator nos processos.

Art. 3. No impedimento do governador geral fará as vezes de presidente a auctoridade militar mais graduada em serviço activo na capital da provincia; quando fôr impedido o juiz de direito, fará as suas vezes o seu substituto; e se o fôr algum dos outros vogaes, será substituído pelo secretario, que neste caso accumulará as funcções de vogal e secretario.

Art. 4. Os membros do tribunal não vencerão nesta qualidade ordenado ou gratificação alguma paga pelo thesouro. O secretario sómente perceberá as custas, que lhe forem contadas nos processos, como escrivão.

Art. 5. A carga, casco, apparelho, e mais material das embarcações apresadas nas costas dos dominios portuguezes da Africa Occidental e Oriental, e bem assim os negros, que se encontrarem a bordo, serão conduzidos a Loanda, e postos á disposição do tribunal, para sentenciar a presa como fôr de direito. A fórma por que serão processadas estas presas, será a estabelecida no citado tractado de 3 de julho de 1842, em seu respectivo regulamento annexo B, em tudo que lhe fôr applicavel.

Art. 6. Os capitães, mestres, pilotos, e tripulação das embarcações apresadas, bem como os passageiros encontrados a bordo, serão conservados em custodia, até que a presa seja sentenciada pelo tribunal; se esta fôr condemnada, e julgada boa presa, serão postos á disposição do juiz de direito da comarca para os sentenciar e punir na conformidade das leis, servindo de corpo de delicto a certidão da sentença condemnatoria do tribunal, que será remetida junctamente com os presos ao mesmo juiz.

§ unico. Da sentença proferida pelo juiz de direito cabe appellação para a relação de Lisboa, bem como agravo de instru-

mento dos despachos interlocutorios, a quem a lei faculta este recurso.

Art. 7. Os donos da embarcação, julgada boa presa, seus correspondentes, e mais individuos envolvidos no trafico da escravatura, não apprehendidos na embarcação, e bem assim as auctoridades, e mais empregados especificados no decreto de 10 de dezembro de 1836, serão igualmente processados pelas justicas ordinarias competentes, e sentenciados em primeira instancia pelo juiz de direito da respectiva comarca, com appellação para a relação de Lisboa.

Art. 8. As presas feitas em terra serão igualmente processadas e julgadas pelas justicas ordinarias do local, onde tiverem sido feitas. A forma de processo para estas presas é a estabelecida na novissima reforma judiciaria para as causas de contrabando ou descaminho.

Art. 9. A disposição do artigo 354, § 5.º da novissima reforma judiciaria é extensiva ás causas processadas em conformidade dos artigos 7.º e 8.º d'este decreto.

Art. 10. Depois de sentenciadas e de condemnadas pelo modo prescripto no presente decreto as presas feitas no mar, será o seu producto entregue nos cofres da respectiva juncta da fazenda, que o dividirá pelos apresadores pelo modo determinado no artigo 5.º do alvará do regimento de 7 de dezembro de 1796, ficando assim entendido o que a tal respeito dispõe o § 4.º do decreto de 10 de dezembro de 1836.

Art. 11. O producto das presas feitas em terra, processadas e julgadas na forma do artigo 9.º d'este decreto, terá a mesma applicação que lhe marca o decreto de 10 de dezembro de 1836.

Art. 12. Fica revogada toda a legislação em contrario.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar assim o tenha entendido, e faça executar. Paço de Belém, em 14 de setembro de 1844. — RAINHA. — *Joaquim José Falcão.*

### DECRETO DE 18 DE SETEMBRO

(Organisação da repartição de saude publica, revogando os anteriores de 3 de janeiro de 1837 e 14 de novembro de 1836, art. 12; especialmente do serviço sanitario nos portos de mar, — cap. V—VII).

### DECRETO DE 20 DE SETEMBRO

Art. 142. Não será matriculado individuo algum por sota-piloto ou piloto de navios sem carta de capacidade do respectivo curso, passada em alguma das academias nacionaes.

§ 1.º Os que tiverem cinco viagens, pelo menos, para os mares do norte ou ao sul das ilhas de Cabo-Verde a oeste de 30º de longitude, oeste de Greenwich, apresentando as derrotas d'estas viagens, poderão ser admittidos a exame nas academias nacionaes; e o titulo de approvação lhes valerá como carta de capacidade.

§ 2.º Para serem admittidos a este exame pagarão todas as propinas de matricula e emolumentos, que teriam pago, se seguissem o curso de pilotos; e pelo titulo de approvação a mesma quantia, que estiver designada para taxa da carta de capacidade.

### ANNO DE 1845

(Ao artigo 1379)

### DECRETO DE 27 DE MARÇO

Sendo expressa no artigo 1379 do Código commercial portuguez a obrigação, que tem todo o capitão ou mestre de navio, que emprender viagem de mar em fóra, de se munir do competente passaporte, como um dos documentos indispensaveis a bordo, — disposição commum a todas as nações maritimas, e com a qual se acha conforme a respectiva legislação do reino, anterior e posterior á promulgação do mesmo código; e havendo-se dado de facto ao artigo 12 do decreto de 14 de novembro de 1836 (a) uma interpretação inteiramente diversa do que na sua letra e espirito se contém, entendendo-se erradamente que por aquelle artigo ficavam os capitães ou mestres de navios dispensados da mencionada obrigação, quando aliás é certo que o ci-

(a) Decreto de 14 de novembro de 1836 sobre direitos de sahida das embarcações nacionaes e estrangeiras .....

Art. 12. Um só documento, que será passado pela alfandega respectiva, habilitará o navio para a sahida.

tado decreto de quatorze de novembro sómente teve por fim reunir em um unico imposto, e concentrar em uma só estação os direitos de porto, que debaixo de diversas denominações e em differentes repartições pagavam os navios mercantes; e determinando-se ahí (artigo 12) que um só documento passado pela alfandega habilitasse o navio para a sua sahida, é egualmente evidente que similhante disposição, sendo meramente fiscal e dispensando os navios de outros documentos, que para essa sahida era até então necessario apresentar, por nenhuma fôrma alterou ou modificou a legislação patria ácerca de passaportes de navios, os quaes ainda pelo decreto de 10 de dezembro do mesmo anno de 1836, posterior áquelle que se pretendeu interpretar, são devidamente considerados como documento indispensavel para poder seguir viagem: tomando ao mesmo tempo em consideração, além de quanto fica expellido, as repetidas representações, que dos governadores geraes das provincias ultramarinas e de differentes consules de Portugal têm chegado á minha presença, sobre a irregularidade, com que os navios mercantes portuguezes se apresentam nos portos das mesmas provincias e nos estrangeiros, desprovidos de um documento, que characterise a sua nacionalidade, e prove legalmente a sua procedencia e destino, e bem assim sobre os prejuizos, que ao commercio e especialmente á navegação com as provincias africanas resultam dos impedimentos e embaraços suscitados por cruzadores estrangeiros em razão da falta de um diploma authentico e uniforme, dimanado da auctoridade superior; e tendo ouvido o parecer dos conselheiros procurador geral da corôa e juizes do tribunal do commercio da segunda instancia, e mais auctoridades competentes: hei por bem determinar o seguinte:

I. Em conformidade com a legislação em vigor os navios mercantes nacionaes não poderão navegar sem o competente passaporte real, expedido pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e do ultramar, e assignado pelo respectivo ministro e secretario d'estado.

II. O passaporte será annual para as embarcações empregadas em navegação de cabotagem, e por viagem para aquellas destinadas á navegação de longo curso.

§ unico. Quando nos portos do reino e ilhas adjacentes se verificar o caso de urgente necessidade de sahida, e não houver o tempo preciso para haver da secretaria d'estado o novo passaporte, o capitão do porto, ou quem suas vezes fizer, poderá debaixo da sua responsabilidade visar o passaporte anterior do navio, fazendo nelle esta declaração e as mais prescriptas no artigo 5.º

III. As auctoridades a quem competir não darão a posse ou o documento, pelo qual o navio fica habilitado para a sahida dos portos, sem que lhes seja apresentado o respectivo passaporte real competentemente visado.

IV. Sendo o passaporte o principal documento para characterisar a nacionalidade do navio, será como tal apresentado em viagem ás embarcações de guerra nacionaes e estrangeiras por que for registrado: e dentro das primeiras 24 horas uteis depois da entrada nos portos do reino ou dos dominios ultramarinos ás auctoridades competentes; e nos portos estrangeiros aos consules ou vice-consules portuguezes.

V. A primeira auctoridade de marinha nos portos do reino e ilhas adjacentes, a governativa nos das provincias do ultramar, e os consules nos estrangeiros visarão os passaportes no verso, declarando ahí mesmo o destino que o navio segue, — a mudança, que poder ter occorrido, de proprietario, de capitão, de nome ou de qualificação do navio, — e bem assim se o capitão ou mestre deixou de cumprir com alguma das leis ou disposições regulamentares, que dizem respeito ao commercio e navegação nacional.

VI. As primeiras auctoridades governativas das provincias ultramarinas poderão dar passaportes:

- 1.º ás embarcações de cabotagem das suas respectivas provincias;
- 2.º ás que nas mesmas provincias se constituirem, e que seguirem viagem de longo curso;
- 3.º ás nacionaes, que actualmente navegarem entre os portos das diferentes provincias, ou entre estas e dominios estrangeiros;
- 4.º ás que, tendo sido julgadas *boa presa* naquellas provincias, passarem a ser por meio de venda legal propriedade de subditos portuguezes; á excepção daquellas cujo destino se acha fixado pelo artigo 11 do tractado de 3 de julho de 1842, celebrado entre Portugal e a Grã-Bretanha.

VII. As referidas primeiras auctoridades das provincias ultramarinas e os consules geraes concederão tambem passaportes aos navios, que, sendo de construcção nacional, e tendo passado a dominio estrangeiro, voltarem nas dictas provincias ou nos paizes estrangeiros a ser propriedade de subditos portuguezes.

VIII. Os passaportes de que tractam os dois artigos antecedentes, á excepção dos das embarcações de cabotagem, que serão annuaes, consideram-se provisorios, e são sómente validos durante uma viagem.

IX. O passaporte real, assignado pelo ministro e secretario

d'estado dos negocios da marinha e do ultramar, não poderá ser cassado nem substituído pelos das primeiras autoridades governativas das provincias ultramarinas, ou pelos dos consules geraes.

X. No verso dos passaportes, que as primeiras auctoridades governativas nas provincias do ultramar, ou os consules geraes nos paizes estrangeiros houverem de passar de novo (artigos VI e VII), para substituir os que tiverem caducado (artigo VIII) será indicado o numero e data do anterior passaporte, assim como a auctoridade, que o havia passado; e quando occorra mudança de proprietario, de capitão, de nome ou de qualificação do navio, egualmente se especificará o que a este respeito se continha no passaporte anterior.

XI. Os passaportes dos navios, que forem vendidos a subditos estrangeiros, serão cassados pelas auctoridades governativas e consulares; e tanto estes como os das referidas auctoridades governativas e consulares, quando caducarem (artigo VIII), serão depois de espadados remettidos na primeira oportunidade á secretaria de estado dos negocios da marinha e do ultramar.

XII. As embarcações, que actualmente estiverem fóra dos portos do reino com destino de immediato e directo regresso, continuarão com os documentos, com que sahiram, até que se recolham a Portugal.

XIII. As disposições do presente decreto principiarão a ter vigor nos portos do reino e ilhas adjacentes trinta dias depois da sua publicação; e no ultramar e paizes estrangeiros, logo que officialmente seja communicado ás competentes auctoridades.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e do ultramar o tenha assim entendido e faça executar. Paço de Belem, em 27 de março de 1845. — RAINHA. — *Joaquim José Falcão.*

(Ao artigo 1087)

### CARTA DE LEI DE 23 DE ABRIL

Dona Maria, por graça de Deus rainha de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as órtes geraes decretaram, e nós sancionamos a lei seguinte:

Artigo 1. As disposições do artigo 828 e seu parographo unico, e dos artigos 231 no caso de arbitros voluntarios, 829-832 da novissima reforma judicial ácerca de multas são em tudo applicaveis ás causas que forem julgadas nos tribunaes do commercio.

§ unico. As mesmas disposições são tambem applicaveis ás

causas, que por appellação subirem aos dictos tribunaes na conformidade dos artigos 760 e 1033 do Codigo commercial.

Art. 2. Fica, quanto á dizima, alterado por este modo o artigo 1087 do Codigo commercial, e revogada toda a legislação em contrario.

Mandamos por tanto etc.

Dada no Paço de Belem, aos vinte e tres de abril de mil quinhentos e quarenta e cinco. — RAINHA, com rubrica e guarda. — *Antonio Bernardo da Costa Cabral.*

### DECRETO DE 19 DE MAIO

#### REGULAMENTO DA ESCHOLA NAVAL

Art. 36. Os individuos que se destinarem para pilotos mercantes, apresentando certidões de approvação das disciplinas exigidas nos artigos 7 e 28 da lei da creação da eschola polytechnica serão admittidos a matricular-se na 1.ª e 2.ª cadeira da eschola naval, sendo na 1.ª somente obrigados a estudar a 2.ª parte; com a approvação d'estas cadeiras ficarão habilitados a praticar nos navios da praça, tirando previamente a respectiva carta, pela qual pagarão o mesmo que os alumnos da eschola pagam pela sua carta final.

§ unico. Serão egualmente admittidos a examinar-se na eschola naval, a fim de obterem carta de habilitação com pilotos practicos, os candidatos, que legalmente mostrarem ter feito cinco viagens aos portos do norte da Europa, Mediterraneo, ilhas dos Açores, Madeira, Canarias, e Cabo-Verde, — duas aos portos da America Septentrional ou ao sul do equador, — e uma aos portos da Asia ou da costa occidental da America. Este exame será feito em vista de uma das derrotas que o candidato apresentar.

### PORTARIA DE 11 DE JULHO

Mandando observar o seguinte

#### REGULAMENTO PARA A HABILITAÇÃO DOS PILOTOS MERCANTES

Artigo 1. Todo o alumno da eschola naval, que (na conformidade do artigo 36 do decreto da organização da mesma eschola) tiver obtido a carta de praticante de piloto, e provar legalmente ter feito alguns embarques, não será obrigado a fazer novo exame

publico de pilotagem; mas sim fará um ou mais exames particulares com a derrota á vista, e por este exame e pelo numero de viagens que houver feito, será julgado por um jury dos lentes examinadores, se está ou não sufficientemente habilitado para se lhe mandar passar a licença ou carta de piloto.

Art. 2. Qualquer outro individuo, que, não tendo carta de practicante de piloto, quizer (por um exame de pilotagem e numero de embarques) habilitar-se para piloto, deverá entregar, quinze dias antes do seu exame, o seu diario nautico acompanhado de um requerimento feito ao director da eschola para lhe designar o dia do exame.

§ 1.º O mencionado exame será *theorico-practico* da pilotagem, e com a derrota á vista na conformidade do programma appenso a este regulamento.

§ 2.º Se o examinado dêr neste exame provas evidentes de ser o auctor da sobredicta derrota; e mostrar legalmente ter feito cinco viagens ao Baltico, Mediterraneo, ilhas dos Açores, Madeira, Canarias e Cabo-Verde; ou duas viagens redondas a alguns dos portos da costa oriental da America, ou da occidental da Africa, ou finalmente uma viagem aos portos da Asia, ou da costa occidental da America, poderá obter licença de sota-piloto sem limite.

Art. 3.º O sota-piloto sem limite, que, havendo feito mais duas viagens aos sobredictos portos, mostrar por um novo exame e derrota que se tem aperfeiçoado na arte de pilotagem, especialmente tirando a configuração de alguns portos, observando os estabelecimentos dos mesmos, descobrindo alguns escolhos ou baixos, regulando os chronometros, determinando em terra a latitude ou longitude do porto por observações astronomicas, poderá obter a carta particular de piloto.

Art. 4. O piloto com carta particular, que tiver feito mais duas viagens redondas fóra dos cabos de Horn ou da Boa Esperança, e mostrar ter conhecimento dos principaes baixos, correntes e menções dos oceanos Atlantico e Indico, e pelo seu novo exame á vista de uma boa derrota (feita pelo cálculo e pela estima) mostrar-se digno de lhe ser confiado o commando de um navio, obterá a sua carta geral.

Programma dos principios, sobre que deve versar  
o exame theorico-practico de pilotagem

1.º — *De arithmetica*

As quatro operações, sommar, diminuir, multiplicar e repartir

numeros inteiros, decimaes e fraccionarios, e os numeros complexos. Proporções geometricas.—Uso dos logarithmos dos numeros e dos senos.

2.º — *De geometria*

Definições da linha recta; do circulo, e das rectas que nelle se comprehendem; e da divisão da circumferencia em grãos, minutos e segundos. — Do angulo rectilineo, e da sua medida pelo arco, que seus lados cortam no circulo descripto do vertice como centro. Saber conduzir a perpendicular ou a parallela a qualquer recta dada. — Definições dos triangulos rectilineos segundo a grandeza de seus angulos ou de seus lados, e tambem a relação de grandeza, que ha sempre entre seus lados ou os seus angulos, ou os seus lados e angulos oppostos. Saber quo a grandeza de qualquer triangulo fica determinada quando forem dados os seus tres lados ou dois lados e o angulo comprehendido, ou um lado e os dois angulos adjacentes. — Definições de polygonos, quadrado, rectangulo, etc.

3.º — *De trigonometria plana*

As definições das linhas trigonometricas. — As proporções para a resolução dos triangulos rectilineos rectangulos. — A resolução dos triangulos obliquangulos, empregando sómente a proporção de seus lados para os senos dos angulos oppostos; ou decompondo esse triangulo em dois triangulos rectangulos, que se possam resolver.

4.º — *De trigonometria espherica*

Definição da esphera e de seus circulos maximos e menores; da medida dos angulos esphericos. — Resolução dos triangulos esphericos rectangulos pelas regras de Neper. — Resolução dos triangulos esphericos obliquangulos, quando forem dados os tres lados; os dois lados e o angulo comprehendido (usando das regras practicas conhecidas).

5.º — *De astronomia espherica*

Deve ter uma idéa clara do que é uma esphera armillar, e da esphera terrestre, para bem distinguir o que são polos do mundo; zenith; nadir; horizonte do observador; meridianos; equador; parallelos; ecliptica; pontos equinocciaes. Saber as definições de angulo horario; de azimuth; e de altura de um astro; e tambem as de latitude e longitude de um logar terrestre; as de ascensão

recta, e declinação de qualquer astro. Saber que qualquer ponto da esphera terrestre fica determinado de posição, logo que se conheça a sua longitude e latitude; e que tambem a posição de qualquer astro fica determinada na esphera celeste, ou quando se conhece o seu azimuth e altura sobre o horizonte, ou quando se conhece a sua ascensão recta e declinação. E finalmente deve ter uma idéa clara do triangulo espherico, cujos vertices de seus angulos são o polo, o zenith e o centro do astro, do qual se pretende achar o seu angulo horario e azimuth, ou tambem algum dos seus lados, que vem a ser o complemento da sua altura verdadeira, ou distancia polar, ou o complemento da latitude do lugar da observação.

#### 6.º — De astronomia nautica

Deve saber fazer uso dos instrumentos de reflexão, rectificando-os, e tomando effectivamente alturas e distancias dos astros.

Deve saber fazer todas as observações e os calculos necessarios para achar a bordo a *hora*, a *variação da agulha*, e a *latitude* e a *longitude* do seu navio; isto é, saber fazer uma derrota completa, o que constará pelo seu diario nautico para nelle ser examinado.

Tal é em summa a collecção dos conhecimentos nauticos, que se hão de exigir do individuo que se propõe a querer obter a carta de piloto.

Additamento. Convém tambem que qualquer piloto conheça as estrellas da primeira grandeza, especialmente aquellas, cujas distancias á lua vêm calculadas nas ephemerides, para por ellas poder achar a longitude do lugar da observação.

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 11 de julho de 1845.—O conselheiro, *Antonio José Maria Camello*.

### CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 5 DE AGOSTO

Da — Convenção com a Hespanha de 26 de junho de 1845, regulando as attribuições e prerogativas dos agentes consulares de Portugal e Hespanha.

## ANNO DE 1847

(Aos artigos 1007 e 1032)

### DECRETO DE 19 DE ABRIL

#### BELATORIO

Senhora! — No artigo 1007 do código commercial portuguez permittiu-se a criação de tribunaes de commercio de primeira instancia, e no artigo 3 do segundo decreto de 18 de setembro de 1833 estabeleceu-se que, além dos tribunaes por elle então constituídos nas cidades de Lisboa e Porto, se creariam em outras terras do reino e seus dominios os que as circumstancias tornassem necessarios.

Urgentissima é a necessidade que ha de cumprir esta determinação; por quanto, sendo indispensavel a matricula do negociante para este ser legalmente considerado verdadeiro commerciante; para suas obrigações e seus actos serem regulados e protegidos pela lei commercial; para gosar das prerogativas concedidas ao commercio; e para, finalmente, recorrer, no caso de adversidade e quebra, á protecção da mesma lei; e não podendo realisar-se a matricula senão em o tribunal do domicilio; fica evidente que, em quanto os negociantes de Lisboa e do Porto gosem as garantias e os beneficios que o código lhes outorga, os muitos que residem nas comarcas, onde não ha tribunal de commercio, vivem como em prefeito abandono, dando-se d'este modo grande desigualdade perante a lei entre cidadãos da mesma profissão, com visivel offensa do artigo 245 § 12 da carta constitucional.

Accresce que, não podendo haver registro commercial onde não ha tribunal de commercio, e não sendo efficazes as escripturas do dotes celebrados com os negociantes, nem as de sociedades commerciaes, nem as autorisações dadas a feitores, caixeiros e outros empregados de commercio, bem como os titulos constitutivos de hypotheca, por dependerem todos estes escriptos do registro a fim de obterem privilegio os créditos mencionados no artigo 1300 do código, assim como dependem as parcerias maritimas, a validade do util contracto de risco, e ultimamente todo o navio portuguez para que possa navegar com regularidade e segurança; é da maior evidancia que enormes prejuizos podem resultar, e já terão resultado, aos subditos de vossa majestade,



que se acham impossibilitados de cumprir a lei por falta de tribunal de commercio nas comarcas de seu domicilio e da precedencia do navio.

É emfim reconhecido o total abandono, em que existem os commissarios de transportes, os recoveiros, e sobre tudo a navegação fluvial, a que em vão se dariam regulamentos em harmonia com o citado codigo, em quanto nas respectivas localidades não houvesse tribunaes para zelarem a execução d'elles.

Para se obviarem pois tão graves inconvenientes, e se dar plena execução ao codigo commercial portuguez, tenha a honra de propôr a vossa majestade o seguinte decreto, que sem augmento de empregados e sem onerar o thesouro com alguma nova despesa pôde remediar todos os males, e occorrer aos prejuizos que ficam ponderados.

Secretaria d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça, em 19 de abril de 1847. — *José Jacintho Valente Furinho.*

#### DECRETO (a)

Tomando em consideração o relatorio do ministro e secretario d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1. Estabelecer-se-hão immediatamente tribunaes de commercio de primeira instancia em todas as cabeças de comarca, assim do reino como das ilhas adjacentes, onde se mostrar que ha numero sufficiente de negociantes idoneos para se formar um jury, composto não menos de quatro jurados commerciaes, e tantos substitutos quantos preencham a metade d'esse jury.

Art. 2. Serão presidentes dos novos tribunaes de commercio os juizes de direito das respectivas comarcas; secretarios os competentes delegados do procurador regio; e escrivães aquelles dentre os dos juizes de direito, que forem propostos pelos mesmos juizes, e approvados pelo presidente do tribunal commercial de segunda instancia.

§ unico. Na cidade do Funchal, em que ha de constituir-se um só tribunal de commercio de primeira instancia, será presidente d'elle o juiz de direito da comarca oriental, onde está situada a alfandega da mesma cidade.

Art. 3. O artigo terceiro da lei de oito de novembro de mil

(a) Este decreto acha-se comprehendido na disposição geral da carta de lei de 19 de agosto de 1848, pela qual — continuam a ter observancia (com algumas excepções extranhas ao commercio) os diplomas de execução permanentemente, publicados pelo governo desde 21 de maio de 1846.

oitocento quarenta e um sobre o numero de jurados, a ordem de serviços, e sua substituição é só applicavel aos tribunaes commerciaes de Lisboa e do Porto. Nos que se estabelecerem em outras comarcas observar-se-ha rigorosamente o disposto no artigo 1006 do codigo commercial.

Art. 4. Nos julgados, que não forem cabeça de comarca, ou em que se não constituir tribunal de commercio, continuarão a executar-se as disposições do codigo commercial pelo que respeita ao julgamento das causas; mas para a matricula dos negociantes ahi residentes, para os registros commerciaes, e para as fallencias e suas dependencias será competente o tribunal de primeira instancia do respectivo districto.

Art. 5. Os empregados dos novos tribunaes de commercio vencerão somente os emolumentos designados por lei para os que servem nos tribunaes ora existentes.

Art. 6. Os governadores civis formarão sem demora listas de todos os negociantes residentes nas cabeças de comarca de seus districtos, que tiverem as circumstancias necessarias para que possam exercer as importantes funcções de jurados commerciaes. Estas listas serão enviadas ao presidente do tribunal commercial de segunda instancia, o qual á vista d'ellas e das informações que possa obter, proporá ao governo as comarcas, onde devem estabelecer-se os novos tribunaes, os districtos de cada um d'elles, e o numero de jurados de que se ha de compôr o jury com os respectivos substitutos, para se ordenar desde logo a organização dos mesmos tribunaes.

Art. 7. Ficam revogadas as disposições em contrario.

O ministro e secretario d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça o tenha assim entendido e faça executar. Paço, em 19 de abril de 1847. — RAINHA. — *José Jacintho Valente Furinho.*

(Aos artigos 1032 e 1113)

#### DECRETO DE 20 DE ABRIL

##### RELATORIO

Senhora! — As alçadas estabelecidas no artigo 1113 do codigo commercio portuguez, nem com os conhecimentos, assim theoreticos como practicos, das pessoas que devem compôr os tribunaes commerciaes de primeira instancia.

O numero dos pequenos commerciantes é notavelmente maior que os de grosso tracto e grandes cabedaes, e para aquelles são

demasiadamente fortes as quantias taxadas no mencionado artigo: convém pois diminuil-as, a fim de dar aos pequenos negociantes a garantia, consignada na carta constitucional, da segunda instancia, que os póde em alguns casos salvar de uma ruina total.

O estudo do direito commercial é ainda novo em Portugal, e os negociantes portuguezes têm apenas começado (e só em Lisboa e Porto) a ser encarregados do julgamento das causas de seus pares, no que toca ao facto, e grande parte da administração das fallencias; por isso não admira que a sua inexperiencia por vezes os induza a erros.

A Hespanha, que não está a semelhante respeito em circumstancias mui diversas das nossas, limitou no artigo 1210 do seu codigo a alçada dos tribunaes commerciaes de primeira instancia a mil reales de vellon. O codigo da França no artigo 639 a havia limitado a mil francos; e não obstante a prosperidade, a que tem chegado o seu commercio e navegação, o grande estudo, que alli se tem feito do difficil ramo da jurisprudencia mercantil, o estarem ha muitos annos estabelecidos os tribunaes de commercio, e a instrução practica que deverão possuir os cidadãos chamados ao serviço dos tribunaes, a lei de 3 de março de 1840 apenas elevou a alçada a mil e quinhentos francos.

É por tanto manifesta a urgente necessidade de diminuir as alçadas estabelecidas no nosso codigo de commercio, mórmente depois da lei de 19 de dezembro de 1843, que diminuiu consideravelmente a alçada do tribunal de segunda instancia.

Por tão ponderosos motivos tenho a honra de propôr a vossa majestade o seguinte decreto.

Secretaria d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça, em 20 de abril de 1847. — *José Jacintho Valente Farinho.*

#### DECRETO

Tomando em consideração o relatorio do ministro e secretario d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1. Os tribunaes commerciaes de primeira instancia de Lisboa e Porto têm alçada definitiva nas causas que não excederem o valor de duzentos mil réis inclusivamente.

Art. 2. Os tribunaes commerciaes, que se constituírem nas outras comarcas, terão alçada de cem mil réis, se forem compostos de doze jurados; de sessenta mil réis, sendo de seis a oito jurados; e de quarenta mil réis, sendo de quatro jurados.

Art. 3. Quando o valor da causa exceder as alçadas estabele-

cidas nos artigos antecedentes, cabe o recurso de appellação para o tribunal de segunda instancia.

Art. 4. As causas, que ao tempo da publicação do presente decreto já tiverem sido apresentadas na superior instancia, serão julgadas sem dependencia de avaliação, se o pedido fór liquido; não o sendo, o juiz relator mandará proceder á avaliação por dois advogados da escolha das partes, ou do mesmo relator no caso de revelia.

§ unico. As que subirem posteriormente á data do presente decreto serão sempre avaliadas antes do recebimento da appellação.

Art. 5. Ficam revogadas todas as disposições em contrario.

O ministro e secretario d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça o tenha assim entendido e faça executar. Paço das Necessidades, em 20 de abril de 1836. — RAINHA. — *José Jacintho Valente Farinho.*

(Aos artigos 206 e 1029)

#### DECRETO DE 21 DE ABRIL

##### RELATORIO

Senhora! — A jurisdicção dos tribunaes civis é absolutamente improrogavel ás causas commerciaes, porque a competencia em semelhantes causas procede em razão da materia, que os mais distinctos juriconsultos ensinam ser de ordem publica, não podendo ser alterado pelo consenso das partes.

Assim o entendia a Ordenação no livro 1, titulo 51 principio e § 5; e assim o dispöz o codigo commercial nos artigos 206 e 1029, se as palavras — privativa, exclusiva — forem entendidas no sentido juridico que os doutores lhes attribuem.

Todavia exemplos ha de se terem julgado em primeira e segunda instancia no foro civil causas notoriamente commerciaes, não obstante as disposições dos citados artigos, e a manifesta contradicção em se processarem as referidas causas por fórma inteiramente alheia do codigo commercial, a que necessariamente são forçados os juizes civis por não poderem observar a ordem do processo estabelecida no mesmo codigo.

Para que cesse por tanto toda a duvida em materia tão importante, tenho a honra de propôr a vossa majestade o seguinte decreto.

Secretaria d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça, em 21 de abril de 1847. — *José Jacintho Valente Farinho.*

## DECRETO

Tomando em consideração o relatório do ministro e secretario d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1. As sentenças proferidas pelos juizes civis em causas, que são da privativa competencia dos tribunaes commerciaes, ou em que se não guarde a ordem do processo estabelecida no codigo do commercio, são nullas e de nenhum effeito, não obstante o consentimento ou silencio das partes.

Art. 2. Ficam assim entendidos os artigos 206 e 1029 do codigo commercial, e revogadas quaesquer disposições em contrario.

O ministro e secretario d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça o tenha assim entendido e faça executar. Paço das Necessidades, em 20 de abril de 1847. — RAINHA. — *José Jacintho Valente Farinho.*

(Nos artigos 1294, 1317 e 1318)

## DECRETO DE 25 DE MAIO

Havendo eu por decreto de 16 de janeiro de 1837 concedido o beneficio de deducção de quinze por cento de direito ás mercadorias importadas em navios portuguezes, com o fim especial, como é expresso no preambulo do mesmo decreto, de animar e promover a construcção e navegação nacional; e tendo para o mesmo fim sido necessario excluir d'este beneficio os navios de construcção estrangeira posteriormente comprados, declarando-se, como effectivamente se declarou pelo artigo 2.º do mencionado decreto, que sómente seriam havidos como portuguezes os navios, que até áquella data tivessem navegado com bandeira portugueza, e os que para o futuro fossem construidos nos portos de Portugal e seus dominios de Asia e Africa: constando-me que esta definição assim dada de navios portuguezes, apezar de incidente e especial para o caso de gosarem do favor concedido, tem sido algumas vezes erradamente entendida como generica e valiosa para todos os effeitos, ainda mesmo depois de abolida por a carta de lei de 18 de outubro de 1841 o beneficio concedido por aquelle decreto: considerando que pelos artigos 1294, 1317 e 1318 do codigo commercial e mais leis do reino é permitida debaixo de determinadas condições a compra e nacionalisação de navios estrangeiros, que estas leis não podiam por maneira alguma, e sem

uma declaração expressa, haver-se como revogadas por um artigo incidente de outra lei, e que finalmente, entendida genericamente a definição do mesmo artigo, ficavam inhibidos de nacionalisação os navios apresados pelos cruzadores portuguezes, e julgados boas presas, o que produzia absurdo, que nunca se deve facilmente presumir nas leis: hei por bem, conformando-me com os pareceres emitidos pelo conselheiro procurador geral da corôa em data de 18 de julho de 1837, e dez de fevereiro do corrente anno, declarar que a mencionada definição de navios portuguezes, dada pelo artigo 2.º do decreto de 16 de janeiro de 1837, era sómente para a applicação do beneficio nos direitos pelo mesmo decreto concedido, e depois abolido pela carta de lei de 18 de outubro de 1841; e que devem por tanto ser consideradas em seu inteiro vigor as disposições do codigo commercial e mais leis do reino, que se referem á nacionalisação, registro e embandeiramento dos navios portuguezes, e outrosim sem effeito quaesquer ordens, que em contrario se hajam expedido.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda, encarregado interinamente dos da marinha e ultramar, o tenha assim entendido e faça executar, expedindo para este fim as ordens e communicações necessarias. Paço das Necessidades, em 25 de maio de 1847. — RAINHA. — *Conde do Tejal.*

## DECRETO DE 23 DE JUNHO

Declarando o em parte alterando o decreto de 5 de junho de 1844.

(Ao artigo 1087)

## DECRETO DE 6 DE JULHO

Determinando os direitos das embarcações estrangeiras, condemnadas por innavegaveis, arrematadas para desmanchar, com todos os seus pertences, taes como ancoras, amarras, mastreação, apparelho fixo e corrente, velame, polcames, vasilhame, lanchas, botes, artilheria, armamento de mão, etc., e todos os mais utensilios de uso de bordo, exceptuando sómente mantimentos e sobrecellentes, e das embarcações novas, ou em estado de navegar, com coberta ou sem ella, igualmente com os pertences acima mencionados, exceptuados tambem os mantimentos e sobrecellentes que se venderem, o que pôde effectuar-se sem ser em hasta publica.

## ANNO DE 1848

### CARTA DE LEI DE 14 DE JULHO

Dona Maria, por graça de Deus rainha de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as côrtes geraes decretaram, e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1. As embarcações nacionaes mercantes, destinadas á navegação de mar em fóra, são obrigadas a munir-se de passaporte real, expedido pela secretaria de estado dos negocios da marinha e ultramar.

§ unico. Exceptuam-se d'estas disposições as pequenas embarcações, que se empregarem exclusivamente na pescaria.

Art. 2. O passaporte real será permanente, salvo no caso do occorrer: 1.º mudança de nome na embarcação; 2.º mudança da sua armação ou qualificação; 3.º transferencia da sua propriedade, no todo ou em parte. Em qualquer d'estes casos deverá ser renovado.

Art. 3. Este passaporte será passado em pergaminho, assignado pelo respectivo ministro e secretario de estado, e sellado com o sello das armas reaes, e com o da causa publica.

Art. 4. Para a expedição do passaporte é necessaria certidão authentica do registro da embarcação e da sua arqueação, regulada na conformidade da carta de lei de vinte e quatro de abril de mil oitocentos quarenta e quatro.

Art. 5. As auctoridades, a que competir, não darão o passo ou o documento, pelo qual a embarcação fica habilitada para a sahida dos portos, sem que lhes seja apresentado o respectivo passaporte real, competentemente visado.

Art. 6. O passaporte, como principal documento para caracterisar a nacionalidade da embarcação, será apresentado em viagem aos navios de guerra que o exigirem, e dentro das primeiras vinte e quatro horas uteis depois da entrada nos portos do reino ou das provincias ultramarinas ás competentes auctoridades; e nos portos estrangeiros aos consules ou vice-consules portuguezes.

Art. 7. A competente auctoridade de marinha nos portos do reino e ilhas adjacentes, a governativa nos das provincias ultramarinas, aonde não haja auctoridade especial de marinha, e os consules nos portos estrangeiros visarão os passaportes no verso, declarando ahi mesmo o porto a que a embarcação se destina;

a mudança que poder ter occorrido de proprietario, de capitão, de nome, ou de qualificação da embarcação; e bem assim se o capitão ou mestre deixou de cumprir algumas das leis, ou disposições regulamentares, que dizem respeito ao commercio e navegação nacional.

Art. 8. As primeiras auctoridades governativas das provincias ultramarinas poderão dar passaportes provisorios:

1.º ás embarcações de cabotagem das suas respectivas provincias;

2.º ás que nas mesmas provincias se construírom, e que seguirém viagem de longo curso;

3.º ás nacionaes, que actualmente navegarem entre os portos das diferentes provincias, ou entre estas e dominios estrangeiros;

4.º ás que, tendo sido julgadas por presa naquellas provincias, passarem por meio legal a ser propriedade de subditos portuguezes, á excepção d'aquellas, cujo destino se acha fixado pelo artigo 11.º do tractado de 3 de julho de 1842, celebrado entre Portugal e a Grã-Bretanha.

Art. 9. As referidas primeiras auctoridades das provincias ultramarinas e os consules geraes concederão tambem passaportes provisorios:

1.º ás embarcações, que, sendo de construcção nacional, e tendo passado a dominio estrangeiro, voltarem nas dictas provincias ou nos paizes estrangeiros a ser propriedade de subditos portuguezes;

2.º ás que, sendo de construcção estrangeira, passarem nas mesmas provincias ou nos paizes estrangeiros, e na conformidade dos artigos 1294, 1317 e 1318 do codigo commercial, a ser propriedade portugueza.

Art. 10. Os passaportes provisorios, de que tractam os dois artigos antecedentes, serão substituidos pelos passaportes reaes, que os respectivos donos ou mestres das embarcações são obrigados a tirar dentro dos prazos que vão fixados no artigo 13.

§ 1.º Exceptuam-se d'esta disposição todas as embarcações destinadas ao commercio de cabotagem em todas as nossas provincias ultramarinas; devendo porém estas embarcações andar munidas de passaportes passados pelos governadores geraes respectivos, conforme o modelo que a estes for enviado pela secretaria de estado dos negocios da marinha e ultramar.

§ 2.º Para os grandes navios destinados á navegação de longo curso de além do cabo da Boa Esperança serão enviados *ex officio* pela mesma secretaria de estado os passaportes reaes aos governadores geraes de G6a e Moçambique, e ao governador de Macau

para serem por elles referendados e mandados sellar, e depois trocados pelos passaportes provisórios sem augmento de despesa para os proprietarios dos navios.

§ 3.º Depois de qualquer navio chegar a obter passaporte real, não poderá mais navegar com passaporte provisório. Ainda que occorra algum dos casos do artigo 2.º, a auctoridade competente assim o deverá declarar no verso do dicto passaporte real, se o caso se dê em paiz distante, para que o dicto passaporte possa continuar em vigor, até que se obtenha a sua renovação dentro dos prazos do artigo 13. Estes prazos começarão a correr da mudança, e a data d'esta deverá ser expressamente mencionada na dicta declaração.

Art. 11. Os passaportes reaes, e mesmo os provisórios, das embarcações, que forem vendidas a subditos estrangeiros, serão cassados pelas auctoridades a quem competir, e depois de assados remettidos pelas mesmas auctoridades á secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar.

Art. 12. As despesas de promptificação do passaporte e do respectivo direito de sello para as embarcações não exceptuadas nos paragrafos 1.º e 2.º do artigo 10 são fixadas em relação á tonelagem de cada uma na conformidade da tabella juncta.

§ unico. Quando os passaportes reaes se inutilisarem por não caberem no verso d'elles mais declarações das especificadas no artigo setimo, serão trocados na secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar por outros novos sem pagamento de emolumentos.

Pelos passaportes provisórios, de que tractam os artigos oitavo e nono, perceberão as auctoridades governativas e consulares um terço dos emolumentos, que vão marcados na tabella annexa.

Pelas apostillas nos passaportes reaes, de que tracta o paragraho 3.º do artigo 10, pagar-se-ha um sexto dos dictos emolumentos.

Em todos os tres casos previstos ficam os dictos passaportes e apostillas sujeitos ao pagamento de verbas de sello na mesma tabella fixadas.

Art. 13. As disposições da presente lei principiarão a ter vigor nos prazos abaixo marcados depois da sua publicação no Diario do Governo; a saber:

- nos portos do reino — tres mezes,
- nos das ilhas adjacentes — seis mezes,
- nos de Cabo-Verde — nove mezes,
- nos d'aquem do cabo da Boa Esperança e de cabo d'Horn — doze mezes,
- nos d'além dos mesmos cabos — vinte e quatro mezos.

Art. 14. O governo dará as providencias e instrucções necessarias para a execução d'esta lei.

Art. 15. Ficam revogadas quaesquer disposições em contrario. Mandamos portanto etc.

O ministro e secretario d'estado dos negocios estrangeiros, encarregado interinamente dos da marinha e ultramar, a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Palacio das Necessidades, aos quatorze de julho de mil oitocentos quarenta e oito. — RAINHA, com rubrica e guarda. — *José Joaquim Gomes de Castro.*

Tabella dos emolumentos e direitos do sello que se devem pagar pelos passaportes reaes

Embarcações	Emolumentos	Direitos de sello
Até 50 toneladas.....	2\$000 réis	1\$000 réis
De 51 a 100 .....	4\$800 »	2\$000 »
De 101 a 200 .....	7\$200 »	
De 201 a 300 .....	9\$600 »	3\$000 »
De 300 para cima .....	19\$200 »	

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 14 de julho de 1848. — *José Joaquim Gomes de Castro.*

**ANNO DE 1849**

**CARTA DE LEI DE 2 DE JULHO**

Dona Maria, por graça de Deus rainha de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as côrtes geraes decretaram, e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1. As disposições, comprehendidas na Parte 1.ª, livro

3.º, titulos 11, 12 e 13 do Codigo commercial portuguez, e que sómente aproveitam aos commerciantes matriculados, são tambem extensivas, com excepção do disposto no artigo 24 do referido titulo 11, a todos aquelles que fizerem da mercancia profissão habitual, ainda que não inscriptos na matricula do commercio.

Art. 2. Fica revogada toda a legislação em contrario.

Mandamos portanto, etc.

Dada no Paço, aos dois de julho de mil oitocentos quarenta e nove. — RAINHA, com rubrica e guarda. — *Felicia Pereira da Magalhães.*

#### DECRETO DE 17 DE AGOSTO

(Acerca do deposito commercial de Lisboa (a)).

### ANNO DE 1850

#### PORTARIA DE 31 DE JANEIRO

Sua majestade a rainha, a quem foi presente o officio do major general da armada de 29 de novembro ultimo, dando conhecimento da desintelligencia, que se suscitou entre o capitão do porto de Peniche e o director da alfandega d'aquella villa sobre a estação por que devem ser passadas as matriculas aos barcos de pesca, quando estes navegam para fóra das costas do reino, por isso que cada uma d'aquellas auctoridades dá diversa interpretação ao decreto de 28 de novembro de 1842, que regula aquellas attribuições, sobre o que o inspector do arsenal da marinha, na qualidade de capitão do porto, pede se tome uma definitiva deliberação para evitar a continuação de representações: manda, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, participar ao mesmo major general que, sendo expresso nos artigos 1 e 9 do citado decreto que todos os barcos de pesca sejam matriculados nas alfandegas, e que só os navios que se destinam ás pescarias longinhas se matriculem do mesmo modo que o são os navios mercantes: ha por bem determinar que nesta conformidade se expõem as convenientes ordens, para que todos

(a) Veja-se o regimento de 10 de julho de 1834.

aquelles barcos, que se destinarem tanto do porto d'esta capital como dos mais portos do reino á pesca nos mares de Larache, sejam matriculados nas alfandegas respectivas, e não nas intendencias de marinha ou capitánias dos portos. Paço das Necessidades, em 31 de janeiro de 1850. — *Visconde de Castellões.*

(Aos artigos 1007 e 1032)

#### DECRETO DE 6 DE MARÇO

Sendo-me presentes as informações a que mandei proceder sobre a consulta, em que o conselheiro presidente da relação commercial, para o inteiro cumprimento do artigo 1007 do Codigo de commercio, do segundo decreto de 18 de setembro de 1833 (Chronica, numero cincoenta e oito), e do decreto de 19 de abril de 1847 (Diario, numero setenta e seis) confirmado pela carta de lei de 19 de agosto de 1848 (Diario, numero cento noventa e sete), me propoz a divisão territorial dos districtos de cada um dos tribunaes de commercio de primeira instancia, que se devem estabelecer com o jury respectivo, assim no continente do reino como nas ilhas adjacentes: hei por bem, tendo ouvido a secção administrativa do conselho d'estado, decretar o seguinte:

Artigo 1. Os tribunaes de commercio de primeira instancia, mandados estabelecer e organizar pelos citados decretos, ficam constituídos em sua conformidade nos julgados, que, sendo cabeças de comarca, vão designados como sédes dos dictos tribunaes e cabeças de seus districtos no incluso mappa, que faz parte d'este decreto, e baixa assignada pelo ministro e secretario d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça, a fim de que a jurisdicção ordinaria e contenciosa, de cada um d'esses tribunaes seja exercida sómente nos julgados de suas sédes, e de que se fixe nos districtos commerciaes annexos á competencia dos mesmos tribunaes com respeito ao conhecimento das applicações das sentenças arbitraes proferidas nos julgados, onde não ha juizo commercial, e com relação a matriculas, registros e fallencias, nos termos do artigo d'aquelle decreto de 19 de abril de 1847.

§ unico. O tribunal de commercio de primeira instancia, constituído na cidade do Funchal, de que ha de ser presidente o juiz de direito da comarca oriental, como está determinado, exercerá jurisdicção ordinaria e contenciosa nos dois julgados, que são cabeças das comarcas oriental e occidental; e será tambem o unico competente no districto commercial anexo para as appl-

lações das sentenças arbitraes, e para os actos de jurisdicção voluntaria.

Art. 2. O jury dos tribunaes de commercio de primeira instancia constituídos pelo presente decreto, que deve ser eleito segundo o Codigo commercial, será composto de doze jurados e seis substitutos nos tribunaes do Funchal, Setubal e Ponta Delgada; de oito jurados e quatro substitutos nos tribunaes de Coimbra, Figueira e Guimarães; e de seis jurados e tres substitutos nos tribunaes de Angra, Barcellos, Lamego e Santarem; e de quatro jurados e dois substitutos nos outros tribunaes, a fim de que as alçadas de cada um d'elles sejam, conforme o jury estabelecido, as determinadas no decreto de 20 de abril de 1847, confirmado egualmente pela referida carta de lei de 19 de agosto de 1848.

§ unico. Os tribunaes de commercio de primeira instancia de Lisboa e Porto continuarão a regular-se, quanto ao numero de jurados, ordem de serviço e substituição d'elles, e quanto ás alçadas, pelo artigo terceiro do dicto decreto de 19 de abril de 1847, e pelo artigo 1 do decreto de 20 do mesmo mez e anno.

O par do reino, conselheiro d'estado extraordinario, ministro e secretario d'estado dos negocios ecclesiasticos, e de justiça o tenha assim entendido e faça executar. Paço das Necessidades, em 6 de março de 1850. — RAINHA. — *Felix Pereira de Magalhães.*

### MAPPA

dos tribunaes commerciaes de primeira instancia do continente e ilhas adjacentes, e seus respectivos districtos

Sédes dos tribunaes commerciaes, julgados que formam os districtos commerciaes, comprehendidos os que são cabeças dos mesmos districtos

*Agueda* — Agueda, Anadia, Angeja, Arouca, Bemposta, Castello de Paiva, Estarreja, Feira, Fervedo, S. Lourenço de Bairro, Macieira de Cambra, Mira, Oliveira d'Azemeis, Oliveira do Bairro, Ovar, Paos, Pereira, Juzan, Sever, Sôsa, Vouga.

*Angra do Heroismo* — Angra do Heroismo (Ilha Terceira), Horta (Ilha do Faial), Villa da Calheta (Ilha de S. Jorge), Villa de Sancta Cruz (Ilha das Flores), Villa de Sancta Cruz (Ilha da Graciosa), Villa das Lages (Ilha do Pico), Villa da Magdalena (Ilha do Pico), Villa-Nova do Topo (Ilha de S. Jorge) Villa da Praia da Victoria (Ilha Terceira), Villa de S. Roque (Ilha do Pico), Villa das Vellas (Ilha de S. Jorge).

*Aveiro* — Aveiro, Eixo, Ilhavo, Vagos.

*Barcellos* — Barcellos, Espozende.

*Beja* — Aljustrel, Almodovar, Alvito, Barrancos, Beja, Castro Verde, Cuba, Ferreira, Mertola, Messajana, Moura, Odemira, Ourique, Serpa, Vidigueira, Villa de Frades, Villa-Nova de Milfontes.

*Braga* — Aboim da Nobrega, Amares, Arcos de Val de Vez, Barca, Braga, S. João do Rei, Sancta Martha do Bouro, Penella, Pico de Regalados, Povoas de Lanhoso, Prado, Soujo, Terras de Bouro, Vieira, Villa Chã.

*Bragança* — Alfandega da Fé, Bragança, Carrazeda de Anciães, Chacim, Cortigos, Freixo d'Espada á Cinta, Izeda, Lamas de Orelhão, Miranda, Mirandella, Mogadouro, Moncorvo, Outeiro, Santalha, Torre de D. Chama, Villa Flor, Villarinho de Castanhheiro, Vimioso, Vinhas.

*Castello Branco* — Alpedrinha, Castello-Branco, Certã, Covilhã, Fundão, Idanha a Nova, Monsanto, Oleiros, Penamacor, Proença a Nova, Salvaterra do Extremo, Sarzedas, Sobreira Formosa, Sortelha, S. Vicente da Beira, Villa de Rei, Villa Velha de Rodão.

*Coimbra* — Alvares, Alvaizere, Ançã, Ancião, Sancto André de Poiares, Arganil, Avô, Cadima, Cantanhede, Chão do Couce, Coimbra, Côja, Condeixa a Nova, Fajão, Farinha Podre, Figueiró dos Vinhos, Goes, Lavos, Lourçal, Louzã, Maças de D. Maria, Mealhada, Middões, Miranda do Corvo, Oliveira do Hospital, Pampilhosa, Pedrogão Grande, Pena-Cova, Penella, Pombal, Rabaçal, Semide, Soure, Tabua, Tentugal, Sancto-Varão, Verride.

*Elvas* — Alegrete, Alpalhão, Alter do Chão, Arronches, Aviz, Cabeço de Vide, Campo Maior, Castello de Vide, Crato, Elvas, Fronteira, Gavião, Monforte, Niza, Ponte de Sor, Portalegre, Souzel, Visiões.

*Evora* — Alandroal, Arrayolos, Borba, Estremoz, Evora, Monte-Mór o Novo, Móra, Monção, Portel, Redondo, Reguengos de Monsaraz, Vianna, Villa Viçosa, Vimieiro.

*Faro* — Albufeira, Alcoutim, Aljezur, Castro Marim, Faro, Lagôa, Lagos, Loulé, Monchique, Olhão, Silves, Tavira, Villa do Bispo, Villa-Nova de Portimão, Villa-Real de Sancto Antonio.

*Figueira da Foz* — Figueira da Foz, Maiorca, Monte-Mór o Velho.

*Funchal (Sé e S. Pedro)* — Sanct'Anna, Calheta, Sancta Cruz, S. Pedro, Ponta do Sol, Porto Moniz, Porto Sancto, Sé, S. Vicente.

*Guimarães* — Cabeceiras de Bastos, Celorico de Basto, Fafe, Guimarães, Villa-Nova de Famalicão.

*S. João da Pesqueira* — Aguiar da Beira; Almeida, Almedra,

Alverca, Barcos, Belmonte, Castello Mendo, Ceia, Celorico da Beira, S. Cosmado, Ervedal, Figueira de Castello Rodrigo, Fornos de Algodres, Freixo de Numão, Gouveia, Guarda, Jarmello, S. João da Pesqueira, Linhares, Loriga, Manteigas, Marialva, Meda, Penalva d'Alva, Penedono, Pinhel, Sabugal, Sandomil, Tabuaco, Trancoso, Trevões, Valhelhas, Villa Nova de Foscõa Villar Maior.

*Lamego* — Aregos, Armamar, Ferreiros de Tendaes, Lamego, S. Martinho de Mouros, Rezende, Sanfins, Sinfães, Tarouca.

*Lisboa* — Alcobaça, Alcochete, Alcoentre, Aldeia Gallega da Marceana, Aldeia Gallega do Riba-Tejo, Alemquer, Alhandra, Alhos Vedros, Almada, Alverca, Arruda, Azambuja, Azueira, Barreiro, Bellas, Cadaval, Caldas da Rainha, Cascaes, Cezimbra, Cintra, Collares, Enxara dos Cavalleiros, Ericeira, Lisboa e seu termo, Lourinhã, Mafra, S. Martinho do Porto, Moita, Obidos, Oeiras, Pederneira, Peniche, Ribaldeira, Seixal, Sobral de Monte Agraço, Torres Vedras, Villa Franca de Xira.

*Ponta Delgada (Ilha de S. Miguel)* — Ponta Delgada, Ribeira Grande, Villa de Agua do Pau, Villa da Alagõa, Villa das Capellas, Villa Franca do Campo, Villa do Nordeste, Villa da Povoação, Villa do Porto (Ilha de Sancta Maria).

*Porto* — Amarante, Baião, Bemviver, Bouças, Sancta Cruz, Sancto Estevão de Barrosas, Felgueiras, Gaia, Gondomar, Louzada, Maia, Paços de Ferreira, Paredes, Penafiel, Porto e seu termo, Pova do Varzim, Soalhães, S. Thomé de Negrellos, Sancto Thyrso, Vallongo, Villa do Conde.

*Santarém* — Abrantes, Alcanede, Almeirim, Benevente, Cartaxo, Chamusca, Constancia, Coruche, Mação, Mont'Argil, Rio Maior, Salvaterra de Magos, Santarém, Sardoal, Ulme.

*Setúbal* — Alcacer do Sal, Azeitão, Grandola, Palmella, Setúbal, Sines, Sanct'Iago de Cacem.

*Thomar* — Barquinha, Batalha, Ferreira do Zezere, Gollagã, Leiria, Pernos, Porto de Moz, Thomar, Torres Novas, Villa Nova de Ourem.

*Vianna* — Caminha, Castro Laboreiro, Coura, Melgaço, Monção, Ponte do Lima, Valença, Valladares, Vianna, Villa Nova da Cerveira.

*Villa-Real* — Alfarella de Jalles, Alijó, Boticas, Canellas, Carrazede de Monte Negro, Cerva, Chaves, Ermello, Ervededo, Favaios, Sancta Martha de Penaguão, Mezão-Frio, Mondim de Basto, Monforte, Mont'Alegre, Murça, Peso da Regoa, Provezende, Ribeira de Pena, Ruivães, Sabrosa, Val de Passos, Villa Povea de Aguiar, Villa-Real, Villar de Maçada.

*Vizeu* — Cannes de Senhorim, Caria, e Rua, Carregal ou Cor-

rellos, Castro Daire, Sancta-Comba-Dão, Fonte Arcada, Fragoas, S. João d'Areias, S. João do Monte, Leomil, Mangualde, S. Miguel do Outeiro, Mões, Moimenta da Beira, Mondim, Mortagua, Oliveira de Frades, S. Pedro do Sul, Penalva do Castelo, Sátão, Senhorim, Sernancelhe, Sul, Tavares, Tondella, Vizeu, Vouzella.

## CARTA DE LEI DE 27 DE JULHO

Reputando em particular acto de commercio tudo o que tem relação com letras da terra, livranças e bilhetes á ordem, sem distincção da qualidade das pessoas ou do objecto, de que resulta a obrigação.

## ANNO DE 1851

### CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 30 DE JANEIRO

Do — Tractado de commercio e navegação com a Sardenha de 17 de dezembro de 1850.

### PORTARIA DE 26 DE ABRIL

Suscitando á observancia do decreto de 17 de dezembro de 1836 sobre emolumentos das intendencias de marinha pelas matriculas de embarcação de cabotagem.

### CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 14 DE MAIO

Do — Tractado de commercio e navegação entre Portugal e a Russia de 28 de feveiro de 1851.

### DECRETO DE 22 DE OUTUBRO

(Divisão do litoral do reino e ilhas)



## DECRETO DE 26 DE NOVEMBRO

Conteúdo o

## REGULAMENTO CONSULAR

## CAPITULO IV

Do agente consular considerado em suas relações com a navegação

*Marinha mercante*

Art. 52. Os consules informarão acerca dos onus, a que está sujeita a navegação, a fim de se poder obstar a que dos navios portuguezes se exijam direitos illegaes, ou mais elevados do que os que pagam as outras nações em circumstancias analogas.

Art. 53. Participarão o estabelecimento ou suppressão dos pharões, balizas, boias, e mudanças mais notaveis, que occorrem nos bancos e baixos, na direcção das correntes, abertura ou o entupimento de barras, remettendo os mappas, planos, advertencias e outros quaesquer documentos hydrographicos, que a similhante respeito se publicarem.

Art. 54. Os capitães e mestres das embarcações mercantes portuguezas, que chegarem aos portos do seu destino, onde haja um empregado consular, se lhe apresentarão dentro de vinte e quatro horas depois de terem fandeado.

Os dictos capitães ou mestres levarão consigo os papeis seguintes:

1.º certidão de registro do navio, feito em conformidade com os §§ 1316 e 1319 do codigo commercial (Annexo D);

2.º passaporte real, segundo as disposições da lei de 14 de julho de 1848 (Annexo E);

3.º rol da equipagem;

4.º carta de saude;

5.º manifesto da carga e despacho da alfandega;

6.º diario da navegação ou relatorio na forma prescripta pelos §§ 1405 a 1407 do codigo do commercio (Annexo F);

7.º a lista dos passageiros.

Os tres primeiros documentos deverão ficar em poder do consul para serem entregues com o seu visto, data e firma, quando o navio sahir.

Art. 55. O agente consular, querendo, poderá ir a bordo para conhecer a verdade, com que foram feitos os papeis, a que allude o artigo antecedente, assim como para verificar a existencia dos que determina o codigo do commercio no § 1379 (Annexo G).

O diario de navegação será por elle referendado, junctando-lhe as observações que julgar convenientes, e declarando se satisfaz ás condições do artigo 1377 do codigo do commercio (Annexo H).

Art. 56. O consul exigirá por tanto que lhe seja apresentado o livro da carga, o qual deve conter a entrada e saída dos generos, que se houverem naquella viagem carregado ou descarregado, com designação de suas qualidades, marcas e números dos volumes, nomes dos carregadores e consignatarios, portos onde carregou e descarregou, e bem assim os fretes a vencer. Por este mesmo livro examinará o consul se na carga se acham alguns objectos cuja exportação é defesa em Portugal; e fiscalizará se os direitos de exportação foram devidamente pagos nas alfandegas portuguezas. Igualmente averignará se no referido livro se acham, como cumpre, os nomes, procedencia e destino de todos os passageiros, e se está assignado pelo capitão. De tudo tomará nota o consul para a organização dos mappas de navegação e commercio, que tem de expedir á secretaria de estado dos negocios estrangeiros nas epochas estabelecidas.

Art. 57. Se durante o curso da viagem se tornar preciso o concerto ou compra de victualhas, e se as circumstancias ou a distancia do domicilio dos donos do navio ou dos proprietarios da carga não permittirem ao capitão sollicitar as ordens d'estes, o agente consular, tendo o mesmo capitão comprovado a necessidade por um termo assignado pelos principaes da equipagem, poderá dar-lhe a indispensavel auctorisação para se effectuar esse concerto ou compra de victualhas, seguindo-se a este respeito o mais que se acha prescripto no § 1294 do codigo do commercio (Annexo I).

Art. 58. Tendo havido alijamento, o empregado consular poderá receber o juramento do capitão e das testemunhas necessarias para este ultimo provar que são verdadeiros os factos, que o tornaram forçoso, e que devem achar-se mencionadas na deliberação transcripta do diario da navegação segundo o disposto no § 1388 do codigo do commercio. (Annexo I).

Art. 59. Se um navio, tendo soffrido avaria no casco, chegar por arribada forçada ou obrigado por força maior, a um porto, onde houver agente consular portuguez, este passará a examinar o relatorio testemunhal e protesto, que o capitão deve ter escripto sobre o acontecimento, e o fará ractificar, procedendo ás

averiguações e victoria a bordo, e lhe porá a final a sua referência com a data da apresentação.

Art. 60. Em seguimento o agente consular fará auto de exame de avaria com os peritos necessarios, e passará d'elle termo ao capitão ou mestre, assignado por elle e por testemunhas, e munido com o sello consular de modo que faça fé.

Art. 61. Se o agente consular descobrir que um capitão ou mestre, procedendo a reparações de avarias ou a outra qualquer operação a cargo dos armadores ou seguradores, commetteu algum dolo em prejuizo d'elles, procurará obter todos os esclarecimentos que possam conduzir ao conhecimento da verdade, e transmittir-os-ba ao ministro dos negocios estrangeiros, podendo em caso urgente fazel-o tambem directamente ás partes interessadas.

Art. 62. A descarga do navio só pôde ter lugar no porto da arribada, se o agente consular, ou na falta d'elle a auctoridade local, com informação de pessoas competentes, a julgar indispensavel para concerto do navio, ou para reparação da avaria na carga; e neste caso se poderá dar a auctorisação exigida pelo § 1616 do codigo do commercio (Annexo K).

Art. 63. Se por algum motivo justo o capitão se vir obrigado a alterar a viagem quanto aos portos da escala, o agente consular fará na averbação do passaporte menção d'esta mudança, que auctorisará.

Art. 64. Quando aconteça morrer o capitão ou impossibilitar-se de continuar a commandar o navio, o agente consular poderá no averbamento, a que acima se allude, auctorisar o piloto ou o contra-mestre para completar a viagem, dando parte de tudo á alfandega em que o navio pretender descarregar. Em nenhum outro caso poderá admittir-se mudança de capitão antes de concluida a viagem.

Art. 65. Constando ao agente consular que qualquer navio portuguez se acha em perigo ou tenha dado á costa em algum ponto do seu districto, se encaminhará alli, ou mandará um delegado seu, a fim de promover as diligencias que forem possiveis para acudir ao navio ou para salvar a gente e a carga. Todas as providencias a este respeito e para arrecadação dos objectos naufragados serão tomadas de accordo com o capitão e officiaes do navio e consignatarios, se os houver; e se conformarão tanto ás leis e costumes locais, como ás disposições dos §§ do codigo do commercio desde 1584 até 1609 na parte que lhes forem applicaveis (Annexo L).

Art. 66. Na ausencia dos consignatarios o agente consular fará os requerimentos e protestos convenientes para o auxilio

opportuno e prevenção dos roubos o descaminhos; procederá a um inventario dos salvados, e á sua boa arrecadação a beneficio de quem direito tiver; effectuará a venda d'aquelles que por sua natureza corruptivel não se possam conservar; e conformando-se em tudo com as leis e costumes locais, com as disposições da legislação portugueza, e especialmente com o codigo do commercio nos §§ mencionados no artigo precedente, na parte em que tiverem applicação, dará todas as providencias, que as circumstancias aconselharem para minorar, quanto possivel fór, as consequencias do desastre.

De tudo o que praticar em taes circumstancias dará o respectivo consul parte ao ministerio dos negocios estrangeiros.

Art. 67. Sendo conhecidos os consignatarios no porto do destino da embarcação naufragada, o agente consular lhes dará immediatamente parte do sinistro para providenciarem, como entenderem conveniente.

Art. 68. Quando na occasião do naufragio do navio mercante apparecerem pessoas propostas para a arrecadação dos salvados pelos proprietarios, carregadores consignatarios ou seguradores, devem estas ser preferidas para a dicta arrecadação e disposição dos mesmos salvados. Neste caso não tem o agente consular direito á commissão marcada na tabella dos emolumentos juncta, devendo limitar-se á percepção dos emolumentos correspondentes ás certidões, attestados, etc., que se fizerem perante ella na conformidade do presente regulamento.

Art. 69. As despesas de salvamento, assim como os salarios, soldadas e subsidios para a gente de equipagem, sahirão do producto da venda dos objectos salvados nos termos do que dispõem os §§ 1464 e 1466 do codigo do commercio (Annexo M).

Art. 70. O agente consular deverá recorrer á auctoridade local, para que lhe preste o seu apoio em todas as circumstancias, que possam exigir o emprego da força publica. Em caso de roubo ou tentativa de roubo de objectos confiados á sua guarda designará os criminosos á justiça da terra, exigindo seu castigo.

Art. 71. O agente consular deverá empregar todos os seus officios juncto das auctoridades do paiz para conseguir a redução ou isenção de direitos nas mercadorias, que se acharem avariadas em consequencia de naufragio, ou que as circumstancias exigirem que se vendam.

Art. 72. Se contra os tractados ou convenções ou o principio de reciprocidade as auctoridades locais nos paizes, em que é practica prestarem exclusivamente o seu auxilio para o salvamento dos navios, exigirem maiores direitos do que aquelles que se

acham fixados pelas pautas das alfandegas, ou pelo uso, ou por outra qualquer maneira se offenderem os direitos de propriedade dos portuguezes, cumpra aos agentes consulares respectivos representar ou protestar convenientemente.

O mesmo deverão praticar, se as dictas auctoridades lhes contestarem o direito da gerencia do salvamento dos navios portuguezes no paiz, em que esse direito lhes é concedido, ou seja por tractados, ou convenções, ou em virtude do principio da reciprocidade.

Art. 73. Na expedição de qualquer navio portuguez o agente consular examinará se os direitos de porto, alfandega, e quaesquer outros, a que o navio seja obrigado pelas leis do paiz, forem devidamente pagos; assim como se as competentes repartições o deram por livre e desembaraçado; e verificará outrosim pela matricula da equipagem se o navio leva as mesmas pessoas comprehendidas nella; e se com a sua auctoridade ou sem ella tiverem desembarcado algumas, declararão na sua matricula essas e outras alterações.

Art. 74. Na expedição de navios estrangeiros para os portos do reino de Portugal, o agente consular —

1.º exigirá o passaporte do seu respectivo governo, e a matricula feita pela competente auctoridade;

2.º dará um rol da equipagem conforme o modelo annexo a este regulamento, observando tudo o mais, que se acha determinado sobre o assumpto.

Art. 75. Aos navios, que se destinarem aos portos de Portugal, munirá o respectivo agente consular de uma carta de saude, limpa, suspeita, ou suja, conforme o estado sanitario do seu districto, podendo averbar as que forem ministradas pela auctoridade local; tudo em conformidade com as instrucções, que houver recebido do conselho de saude publica do reino.

Art. 76. Os capitães e mestres de embarcações portuguezas, que estiverem prestes a fazer-se de vela, tendo com anticipação participado ao agente consular o dia, em que pretendem partir, o porto a que se destinam, e as escalas que tencionam fazer, apresentarão pessoalmente um exemplar de cada conhecimento e dois manifestos conforme a circular de 9 de outubro de 1839 (Annexo N), e bem assim os passaportes dos passageiros e os despachos da alfandega.

Art. 77. Se o navio fôr em lastro, será substituído o manifesto pela declaração da qualidade e quantidade, que d'elle houver carregado.

Art. 78. Os conhecimentos deverão ser assignados pelo capitão, e indicar a denominação do navio, das mercadorias, a marca

e numero dos volumes, o seu peso ou dimensão, o carregador, consignatario e o frete.

Art. 79. Sendo os manifestos um summario da carga, devem estes ser escrupulosamente conferidos com os conhecimentos.

Nestes documentos tudo será escripto por extenso na conformidade do disposto no artigo 1 do capitulo 4 do decreto de 10 de junho de 1834 (Annexo O). Os dictos manifestos devem ser lançados em folhas inteiras, e não emendadas, e unidas umas ás outras, e assignadas pelos respectivos capitães, na conformidade do artigo 2 do sobredito capitulo.

Art. 80. Ao capitão incumbe munir-se de novos manifestos de cada porto, em que receber carga, os quaes fará legalisar pelo agente consular, e na sua falta pelas auctoridades locais respectivas.

Quando houver a minima differença, inexactidão, emenda, raspa, ou entrelinha, o agente consular o especificará no fim do manifesto.

Art. 81. Cumpridas que sejam todas as disposições dos artigos antecedentes incumbe ao agente consular averbar, sellar, e assignar cada conhecimento, e reunindo-os á certidão e a um dos manifestos cozel-os junctos, indo a extremidade do fio ou fita debaixo de lacre sellada com o sello consular por tal fórma que se não possa levantar o dicto sello sem se conhecer.

Art. 82. Se depois de legalizado o manifesto, apparecer carga adicional, deverá o agente consular fazer a competente declaração no manifesto original, e nunca em separado.

Art. 83. O empregado consular officiará ao director da alfandega do porto, para onde o navio se dirigir, transmittindo-lhe o manifesto com todos os conhecimentos a elle cozidos, declarados e sellados, como fica dicto.

Art. 84. O duplicado do manifesto de que tracta o artigo 76, será legalizado pelo agente consular, e dado ao capitão, para que este o entregue ao primeiro official da alfandega, que vier fazer visita ao navio, logo que chegue ao porto do seu destino.

Art. 85. Se o manifesto authenticado por um agente consular portuguez contiver na sua relação alguns dos defeitos ou vicios, que elle devesse ter prevenido, ou feito corrigir, antes de o legalisar, será esse agente consular o responsavel pelos prejuizos, que de taes omissões ou irregularidades possam resultar aos interessados.

Art. 86. Quando os conhecimentos e manifesto se referirem a mercadorias, cuja entrada fôr prohibida em Portugal e suas provincias ultramarinas, deverá o agente consular fazer as convenientes advertencias ao respectivo capitão, e quando este se recuse

a reformal-os, declarar no dicto manifesto haver cumprido com esse dever.

Art. 87. Havendo certeza ou sūspeita de que o navio leva contrabando, o agente consular, no officio a que allude o artigo 83, o participará á alfandega, officiado em duplicado pelo correio directamente, e dando quantas informações poder obter para facilitar a descoberta da verdade.

Art. 88. Os capitães e mestres das embarcações portuguezas ou extrangeiras, que partirem dos portos, onde houver consul ou vice-consul de Portugal para os d'este reino, sem trazerem legalizados os necessarios documentos, pagarão na alfandega do seu destino, além da multa imposta pelo decreto de 10 de julho de 1834 (Anexo P), os emolumentos que por lei competirem ao respectivo agente consular, e a cuja disposição deverão ficar.

Art. 89. O agente consular informará todos os capitães dos navios que se dirigirem a Portugal, e especialmente os extrangeiros, por occasião de lhes legalisarem os papeis de bordo, dos deveres que têm a cumprir á sua chegada ao porto do seu destino, e particularmente do disposto ácerca das cartas (Anexo Q).

Art. 90. Incumbe tambem ao agente consular advertir os carregadores e capitães de navios, a que allude o artigo antecedente:

1.º de que só é permitido ao commercio a importação para consumo ou deposito de sedas manufacturadas em volumes, que contemham, peso liquido, não menos de cem arrateis, podendo comtudo as mesmas sedas vir em quantidade inferior, mas juncas a outros quaesquer tecidos ou volumes, que ao todo não pesem menos de quatro arrobas, peso tambem liquido. Exceptuam-se porém as sedas cruas, em rama, pello, trama ou desperdicios; as fazendas ou mercadorias, em cuja composição a seda entrar misturada com lã, algodão ou outras materias, as manufacturas, que não pagam o respectivo direito pelo seu peso, como chapeos, etc.; e bem assim todas as sedas, que debaixo de qualquer fórma forem directamente importadas das provincias ultramarinas portuguezas em navios tambem portuguezes, que egualmente serão admittidas em volumes de qualquer peso, contanto que a procedencia d'estas ultimas venha competentemente legalisada (segundo está determinado pelas portarias do ministerio da fazenda de 16 de novembro de 1847 e 27 de março de 1849 (Anexo R), que modificaram o N. B. da classe 8.ª da pauta geral das alfandegas);

2.º que o vinho, geropiga e licores devem vir ou em cascos, que não tenham menos de quinze almudes, ou em caixas e outros volumes, que não contemham menos de vinte e quatro garrafas

de meia canada, ou quarenta e oito de quartilho, medida de Lisboa (classe 1.ª da pauta geral das alfandegas);

3.º que a cerveja póde vir em cascos ou outros quaesquer volumes, que contemham não menos de trinta e seis garrafas de meia canada, ou setenta e duas de quartilho d'aquella medida (dicta classe 1.ª da pauta geral das alfandegas).

4.º que os tecidos de algodão, de lã, de seda, de linho, obras dos mesmos tecidos; chá, vinho e mais bebidas espirituosas ou fermentadas; vinagres, cerveja, legumes, azeite de oliveira, de nabo, e bijouterias são só admittidas a despacho para consumo ou deposito no continente do reino nas alfandegas de Lisboa e Porto, na ilha da Madeira na alfandega do Funchal, e nas ilhas dos Açores nas alfandegas de Angra, Horta e Ponta Delgada.

Art. 91. Nos portos em que os navios entrarem por escala ou arribada na sua viagem para Portugal, os agentes consulares farão as convenientes declarações na carta de saúde, pelo que respeita ao estado sanitario do seu districto; e examinarão se todos os papeis de bordo estão em regra. Achando alguma falta, o participarão immediatamente ao ministro dos negocios extrangeiros pelo correio ordinario, e bem assim pelo mesmo navio ao chefe da respectiva alfandega.

Art. 92. O agente consular em Elseneur continuará a praticar o que se acha ordenado, quanto aos papeis dos navios, que passarem o estreito do Sund com destino a Portugal.

Art. 93. Além do que fica disposto no artigo 188 póde o agente consular nos casos providenciados no artigo VIII do Codigo do commercio, especialmente nos §§ 1449, 1468, 1487, 1488, 1489, 1491, 1492, 1616, 1839 (Anexo S), ser chamado a sentenciar, bem como sobre as obrigações particulares e convenções especiaes entre o capitão e a tripulação do navio.

Art. 94. Acontecendo desertarem alguns marinheiros matriculados, cumpre ao capitão ou mestre entregar ao agente consular competente uma declaração, contendo os nomes, sobrenomes, appellidos, a qualidade e signaes dos desertores, a fim de que o mesmo agente consular possa reclamar das autoridades leccas a sua captura: e não lhe sendo entregues antea da partida do navio, dará o capitão ou mestre os necessarios certificados para sua justificação. Se porventura o agente consular receber uma resposta negativa, ou experimentar algumas difficuldades por parte das citadas autoridades, dirigir-lhes-ha as representações ou protestos convenientes, dando logo parte de tudo assim ao respectivo chefe da missão portugueza, como ao ministro dos negocios extrangeiros.

Art. 95. No caso de rompimento de viagem receberão os offi-

ciaes e marinheiros o dobro de suas soldadas, e as quantias necessarias para voltarem ao logar da sua partida, conforme determina o § 1457 do Codigo do commercio (Anexo T). A indemnisação para o retorno calcula-se na proporção das soldadas ajustadas, tanto a respeito dos officiaes como dos marinheiros. Havendo contestação sobre a quota, decide o agente consular.

Art. 96. No caso de presa e confisco, fractura e naufragio com perda inteira do navio e fazendas, não poderão os officiaes e gentes da tripulação exigir soldadas algumas, mas não serão obrigados a repôr os adiantamentos recebidos, nos termos do § 1463 do Codigo do commercio (Anexo U). Salvando-se alguma parte do navio, os officiaes e gentes da tripulação serão pagos de suas soldadas pelo producto das reliquias salvadas. Não bastando para isso ou salvando-se fazendas somente, serão pagos subsidiariamente pelo frete, § 1464 do Codigo do commercio (Anexo M).

Art. 97. Quando se não tenha podido salvar nenhuma parte da carga, e seja insufficiente o producto dos destroços do navio para fazer face ás despesas de salvamento; assim como aos soccorros indispensaveis aos naufragos e ás despesas do seu transporte, deverá o agente consular adiantar o que faltar, e requisitar o seu embolso á secretaria do estado dos negocios estrangeiros.

Art. 98. Seja qual for o modo, por que as gentes da equipagem fossem assoldadas, ser-lhes-hão pagos os dias empregados no recobro dos salvados, tendo direito a uma recompensa extraordinaria, a titulo de salvadego, segundo o § 1466 do Codigo do commercio (Anexo N), quando nesse emprego mostrarem uma actividade especial, seguida de feliz resultado.

Art. 99. O consul poderá auctorisar a annullação do contracto entre o capitão e officiaes ou gentes da tripulação no caso provado de mau tractamento, falta do necessario sustento, ou outra qualquer razão de igual peso, bem como a resolução voluntaria, quando de uma e outra parte concordem, declarando-o então no rol da equipagem.

Art. 100. Se um individuo qualquer de bordo de um navio portuguez, marujo, ou passageiro desvalido, ficar em terra por molestia grave, o consul exigirá do capitão uma declaração formal, e fal-o-ha admittir no hospital, visitando-o ou mandando visitá-lo para saber se é bem tractado, ou se lhe falta alguma cousa. As despesas devidamente justificadas serão embolsadas ao consul pelo methodo auctorisado para analogos pagamentos. O alludido individuo, logo que se ache restabelecido, será remetido para Portugal.

Art. 101. Os capitães ou mestres de embarcações portuguezas são obrigados a receber a bordo do ordem do consul os indivi-

duos e marisheiros portuguezes pertencentes a navios naufragados ou abandonados, e quaesquer outros subditos nacionaes, que fossem deixados em terra ao desamparo por algum modo ou occorrença, em que não influísse culpa ou vontade propria. Estes entrarão nas faltas, que houver na equipagem, e vencerão nesse caso soldada e ração. Quando não houver falta, serão distribuidos pelos navios, que dos portos do districto do consulado sahirem para Portugal, uma vez que o seu numero não exceda a terça parte da tripulação do navio. Se porém os capitães apresentarem fundados motivos de recusa, poderá o agente consular dispen-sal-os de tal encargo.

Art. 102. Os individuos mencionados nos artigos antecedentes serão transportados gratuitamente, uma vez que se obriguem a trabalhar a bordo pela sua passagem e sustento. Quando porém o capitão se recuse a conduzi-los por este modo, pagarão passagem, a qual será calculada a razão de duzentos réis por dia, contados desde aquelle em que entrarem para bordo até aquelle em que chegarem ao seu destino. Esta despesa será paga pelo ministerio dos negocios estrangeiros, e, a fim de que se possa effectuar, deverá o capitão do navio munir-se d'uma guia gratuita do consul, especificando as circumstancias do caso, e o dia do embarque dos marinheiros.

Art. 103. Quando os marinheiros pertencerem a navios vendidos ou condemnados por innavigabilidade depois de terminada a viagem, as despesas do transporte serão pagas á custa dos donos dos mesmos navios.

Art. 104. Se as circumstancias exigirem que os naufragos sejam conduzidos a Portugal em navio estrangeiro, deve o respectivo agente consular ajustar com o capitão as condições da passagem, seguindo, quanto fôr possível, as regras marcadas no artigo 102.

Art. 105. Não têm direito á protecção dos agentes consulares os subditos portuguezes, que servirem a bordo de embarcações estrangeiras, salvo se provarem que foram constrangidos a esse serviço.

Art. 106. Acontecendo ter sido levado á força algum marinheiro portuguez para servir a bordo de embarcação de guerra estrangeira, officiará o agente consular á competente auctoridade, pedindo a entrega do referido marinheiro. Quando porém não fôr atendido, recorrerá ao respectivo funcionario diplomatico.

Art. 107. Se qualquer subdito portuguez commetter algum delicto a bordo do navio mercante nacional, o agente consular á chegada do mesmo navio transcreverá do diario da navegação a exposição do facto ou o auto que houver sido lavrado pelos offi-

ciaes de bordo, e tractará de junctar-lhe todas as provas, que poder conseguir, procedendo para esse fim a um summario com inquirição de testemunhas, ás quaes fará assignar os seus depoimentos. Estes serão rubricados pelo dicto agente consular.

Art. 108. Se o delicto fór grave, deve o criminoso ser conservado em segura custodia a bordo, ou requerer-se á auctoridade local respectiva a sua detenção na cadeia publica, se assim melhor convier.

Na primeira occasião será o réu enviado ao juizo do domicilio ou ao tribunal competente, com o seu processo, o qual, depois de fechado e sellado, será entregue ao capitão para este o apresentar junctamente com o preso, logo que chegar a Portugal. O consul respectivo fará de tudo a necessaria participação á secretaria de estado dos negocios estrangeiros.

Art. 109. O agente consular exercerá a mesma auctoridade a respeito de todas as violencias, delictos ou crimes praticados a bordo de navio portuguez, surto em qualquer ancoradouro ou porto do seu districto, entre a marinagem e mais pessoas nelle embarcadas, ou a de outro navio portuguez. Não consentirá que os magistrados ou justicas locaes vão tomar conhecimento do caso, excepto se houver sido perturbada a tranquillidade do porto, ou tiverem tomado parte nesses crimes pessoas extranhas ao navio. Se algum dos individuos do mesmo navio implicados no facto forem estrangeiros, convidará o agente consular da nação a que pertencer o réu que alli possa haver, para assistir á instrução do processo: obrando em tudo o mais como determina o artigo antecedente.

Art. 110. O agente consular terá o maior cuidado em assistir a todas as diligencias, que as auctoridades locaes necessitarem fazer a bordo dos navios portuguezes ancorados no porto, assim como ás visitas domiciliarias, e buscas de papeis, ou fazendas nas residencias ou armazens de subditos portuguezes, a fim de representar contra qualquer abuso ou vexame, que acaso podesse tentar-se.

Art. 111. Os agentes consulares não consentirão que se proceda á venda d'um navio portuguez no seu districto, sem que presidam a ella, verificando primeiro se o capitão ou agente da venda está devidamente auctorisado para a concluir. Depois de feita a escriptura, á qual se ajunctará a auctorisação, e passando o navio a dominio estrangeiro, o agente consular recolherá ou fará recolher os documentos do navio vendido, que provavam a sua nacionalidade, e os remetterá á secretaria de estado dos negocios estrangeiros para terem o conveniente destino. A mesma practica se observará em caso de venda por innavigabilidade legi-

timamente provada, ou de abandono do casco depois do naufragio.

Em qualquer d'estas duas hypotheses, a venda deverá ser feita em hasta publica, precedendo os necessarios annuncios e affixação de editaes.

Art. 112. O agente consular deverá ter inspecção na compra de navio estrangeiro, que no seu districto fizer algum subdito portuguez, com o intento de o nacionalisar, e então examinará se é valida a escriptura de venda segundo a legislação do paiz, onde foi feita; se houve quitação ou resalva a respeito dos créditos privilegiados, a que o navio póde considerar-se obrigado, qual a sua qualidade e arqueação; e se nelle tem occultamente parte algum estrangeiro. Depois de feitas estas averiguações, passará a legalisar a escriptura de compra, na intelligencia de que para qualquer navio ser embandeirado como portuguez deverá ser registrado na intendencia de marinha de Lisboa na conformidade do § 1318 do codigo do commercio (Anexo V), podendo do dicto registro fazer-se, ou vindo o navio a Lisboa com o passaporte provisório auctorisado pelo artigo 9 da carta de lei de 14 de julho de 1848 (Anexo E), ou obrigando-se o dono a apresentar na referida intendencia a competente certidão do arqueamento do navio, no caso de se poder fazer a medição segundo a disposições da carta de lei de 24 de abril de 1844 (Anexo X), para á vista d'ella se lavrar o auto do registro, depois de pagos os respectivos direitos, pelos quaes deverá o proprietario prestar fiança no consulado respectivo, assignando o competente termo pelo pagamento da importancia marcada na portaria de 6 de julho de 1847 (Anexo Y), por isso que só depois de haver satisfeito a dicta importancia se poderá passar o competente passaporte real.

Art. 113. Ao navio, que tiver sido julgado boa presa, ou de construção portugueza, que depois de pertencer a dominio estrangeiro voltar a ser propriedade de subdito portuguez, concederá o respectivo agente consular um passaporte para a primeira viagem ao porto de Lisboa em logar do passaporte real para a navegação, que a lei de 14 de julho de 1848 artigo 9 determina (Anexo E). Poderá tambem dar passaporte com salva, e supprir similhantemente alguns dos documentos de bordo indicados no § 1379 do Codigo do commercio (Anexo G), mas só para complemento de viagem, e não para viagem nova, quando o capitão affirmar debaixo de juramento que se desenganinharam. Neste caso porém o empregado consular examinará com todo o escrupulo se ha fraude da parte do capitão, para o que passará revista ao diario da derrota, aos conhecimentos e mais papeis, confrontando o que achar com as allegações do capitão.

Art. 114. Chegando a porto estrangeiro, onde residir um empregado consular portuguez, qualquer presa feita por alguma embarcação de guerra de sua majestade ou por corsario nacional autorisado com carta de marca, examinará o mesmo empregado primeiro a dicta carta de marca, e depois os passaportes, manifestos, facturas, conhecimentos de carga e todos os mais papeis, que verifiquem a propriedade do navio, e a dos generos apresados. Por ultimo procederá a um auto de avaliação da presa, o qual será assignado pelo capitão da presa, por duas testemunhas e pelo empregado consular. As mesmas diligencias deverá praticar no caso de entrada de qualquer navio neutro detido ou embargado por força maritima portugueza.

Art. 115. Do auto e inventario mencionados no artigo precedente enviará o consul um duplicado ao magistrado da instancia superior do tribunal do commercio, e bem assim todos os mais papeis da presa. Assistirá á venda em leilão tanto dos generos sujeitos a deterioração como da presa depois de condemnada, e fará assentamento nos seus registros dos preço, por que foram vendidos aquellos e esta, declarando os nomes dos compradores. Esta conta será assignada a final por elle, pelo pregoeiro, que fez o leilão, e pelo procurador dos apresadores, aos quaes se dará uma copia do mesmo. Quando as vendas forem feitas antes da sentença, o seu producto ficará em seguro deposito. Não é permitido ao agente consular ser interessado em navios de corso, nem comprar ou receber por adjudicação as presas ou objectos pertencentes a ellas, nem a navios naufragados.

Art. 116. Quando pelo contrario em algum porto d'um districto consular entrar qualquer embarcação portugueza apresada por força inimiga, o agente consular tractará de indagar, se a embarcação apresada está nas circumstancias de ser reclamada, e prestará a similhante respeito os esclarecimentos necessarios na informação que der sobre o facto á secretaria de estado dos negocios estrangeiros e ao funcionario diplomatico de sua majestade juncto á potencia respectiva. O mesmo agente consular ministrará os auxilios necessarios aos officiaes, tripulação e passageiros da embarcação apresada, e praticará tudo o que estiver ao seu alcance em beneficio dos interessados no navio e na carga.

Art. 117. Se em virtude de ordens d'um governo estrangeiro forem retidos ou sequestrados alguns navios portuguezes surtos nos portos d'um districto consular, deverá o respectivo consul ou vice-consul empregar todos os meios ao seu alcance para obter que sejam relaxados, e bem assim a competente indemnisação, se houver motivo para a reclamar. Em quanto porém não tiverem

resultado as suas diligencias, dará as providencias necessarias para a conservação das equipagens e sua policia a bordo, assim como pelo que respeita á segurança da gente, que for a terra.

O agente consular levará logo todos estes acontecimentos ao conhecimento do chefe da legação que houver no paiz, e ao mesmo tempo ao do ministro dos negocios estrangeiros.

Art. 118. O agente consular deverá velar para que os capitães, ou mestres de navios não despeçam os seus marinheiros em paizes estrangeiros. Poderá comtudo em presença das queixas ou do pedido do capitão ou dos marinheiros, e depois de os ouvir contradictoriamente, ordenar ou auctorisar o desembarque d'um ou mais marinheiros por motivos graves. Neste caso cumpre ao agente consular decidir se as despesas do transporte dos marinheiros para Portugal deverão ser á custa d'estes ou á dos capitães.

Art. 119. Quando por má conducta, imprevidencia, ou ignorancia os capitães ou mestres de navios tiverem notoriamente comprometido a segurança de suas equipagens e os interesses dos donos dos mesmos navios e os dos carregadores, é do dever do respectivo agente consular dar conhecimento ao governo de sua majestade do que houver acontecido.

Art. 120. Quando o agente consular houver concedido a um capitão ou mestre do navio auctorisação para contrahir um empréstimo sobre a carga, corpo e quilha, appparelhos e mais objectos em geral pertencentes ao navio a fim de supprir as necessidades do mesmo navio, dará immediatamente aviso ás partes interessadas.

Art. 121. Os agentes consulares são obrigados debaixo da sua responsabilidade a entregar os papeis aos navios prestes a fazer-se de vela dentro das vinte e quatro horas que se seguirem á entrega dos manifestos. Os capitães ou mestres, que primeiro houverem entregue os seus papeis, serão os primeiros aviados.

.....  
 .....

CAPITULO VIII

Disposições geraes

Art. 157-163 .....  
 Art. 164. Nos portos, quer seja do destino do navio, quer de arribada, deverão os capitães ou mestres respectivos apresentar ao agente consular a sua carta de saude, e farão conhecer, indepen-

dentemente das particularidades contidas no seu relatório, qual era o estado sanitario no logar da sua procedencia, e bem assim d'aquelles em que haja por ventura arribado; e se vez averbar em algum porto a sua carta de saúde; se teve durante a viagem, ou nas suas arribadas, doentes a bordo, e se ainda os leva; como foram esses doentes tratados; quaes as medidas de purificação, que tiver tomado a respeito das camas, fato, e mais objectos dos doentes, ou dos que houverem fallecido; se communicou com alguns navios; a que nação pertenciam; em que epoca e altura teve logar essa communicação; em que consistiu ella; se teve conhecimento do estado sanitario d'esses navios, ou de qualquer outra circumstancia relativa ao mesmo assumpto; e se nas suas arribadas, ou durante a sua viagem, embarcou homens, gado, mercadorias, etc., de tudo o que fará o conveniente uso. O agente consular poderá, quando o julgo necessario, interrogar, sobre os mesmos objectos tanto as pessoas da equipagem, como os passageiros.

Art. 165. Sabendo um empregado consular que um navio portuguez arribado a um porto do seu districto se dispõe a dirigir-se a um ponto, cujo accesso offereça graves perigos em consequencia do seu estado sanitario, de um interdito de commercio, do bloqueio ou de outros obstaculos, deverá prevenir o respectivo capitão ou mestre, e dizer-lhe se ha algum outro ponto do mesmo estado, onde possa fundear com segurança.

166-171 .....

## ANNO DE 1852

(Ao titulo 6.º do livro 3.º da Parte 1.ª)

### PORTARIA DE 16 DE FEVEREIRO

Sendo presentes a sua majestade a rainha as informações havidas acerca da impossibilidade, em que se acham os secretarios dos tribunaes de commercio de primeira instancia, de exercer relativamente aos créditos, que o estado possa ter sobre as massas fallidas, as attribuições do ministerio publico, de que foram investidos pelo decreto com sancção legislativa de 31 de dezem-

bro de 1836; por isso que os ditos funcionarios são tambem fiscaes das referidas massas, e devem propugnar e defender os interesses e direitos d'ellas: a mesma augusta senhora, reconhecendo a necessidade de se adoptar alguma providencia, para que haja quem desempenhe naquelles juizos as obrigações do ministerio publico, quando a fazenda nacional propozer acções e demandas contra as massas fallidas, ou seja por dizimas da extincta chancellaria, posto que arrematadas, uma vez que se não mostrem prescriptas, ou seja por quaesquer outros creditos: manda declarar ao conselheiro procurador geral da coroa que para as causas d'esta natureza processadas nos juizos commerciaes de Lisboa e Porto deve considerar-se em vigor, como medida provisoria e subsidiaria nestes casos, em que se não pôde prover ao serviço pelo modo definitivo consignado na lei, o decreto de 28 de dezembro de 1836, publicado no diario do governo n.º 4 de 1826, pelo qual se tinha annexado para similiaes fins a delegação da 4.ª vara da capital ao juizo commercial de Lisboa, e a delegação da 3.ª vara da cidade do Porto ao juizo commercial d'ella; e bem assim que, para servir de agente do ministerio publico nas causas, de que se tracta, em os outros juizos do commercio, estabelecidos no continente do reino e nas ilhas adjacentes pelos decretos de 19 de abril de 1847 e 6 de março de 1850, cumpre requerer ao respectivo juiz a nomeação de um advogado do auditorio, formado em direito, e, na falta d'elle, a de pessoa habil e idonea, como dispõe nos casos analogos de impedimento temporario ou relativo á portaria de 22 de fevereiro de 1838 (diario n.º 53), e o artigo 93 da Novissima Reforma Judicial. Pelo que determina sua majestade que o sobredito conselheiro faça expedir nesta conformidade as ordens necessarias, ficando na intelligencia de que hoje se previne de tudo o presidente do tribunal commercial de segunda instancia para os effectos competentes. Paço, em 16 de fevereiro de 1852. — *Rodrigo da Fonseca Magalhães.*

(Ao artigo 1317)

### DECRETO DE 11 DE AGOSTO

.....  
Art. 1.ª-3.ª e § unico..... (direitos sobre as embarcações estrangeiras, compradas por subditos portuguezes, novas ou condemnadas por innavegaveis).

Art. 4.º As embarcações estrangeiras, que forem reconstruidas nos termos do artigo 3.º d'este decreto, não poderão ser conside-



radas como nacionaes para todos os effeitos, sem que seus donos ou quem os represente, prôvem documentadamente haverem feito o registro e matricula das mesmas embarcações, e terem pago os respectivos direitos. Tambem se não fará o seu registro e matricula para ser nacionalisada, sem que nesse acto se apresente titulo que comprove o pagamento dos direitos á fazenda publica, correspondentes ao estado de navegabilidade.

Art. 5. O estado de innavigabilidade de qualquer embarcação estrangeira verifica-se por meio de vistoria feita por peritos nomeados pelo director da alfandega respectiva, achando-se presentes a esse acto o capitão do porto e o consul ou vice-consul competente; e não havendo estas autoridades no local, onde a mesma vistoria se fizer ou proximo d'elle, o director da alfandega indicará quem as deve substituir.

Art. 6. Para qualquer embarcação ser considerada como innavegavel é preciso que os peritos avaliem os concertos ou reparos a fazer na embarcação para poder seguir viagem em uma quantia excedente a tres quartas partes do valor da mesma embarcação em estado de navegar.

#### DECRETO DE 7 DE OUTUBRO

— Isentando de direitos de siza e de importação as compras de navios estrangeiros, feitas por subditos portuguezes residentes em Macau.

(Ao artigo 96)

#### DECRETO DE 13 DE DEZEMBRO

— Adoptando o systema metrico francez.

(Ao artigo 1006)

#### DECRETO DE 31 DE DEZEMBRO

Mandando observar a seguinte

##### ORGANISAÇÃO E REGIMENTO

Da administração da justiça nas provincias ultramarinas no que respeita ao fôro commercial

##### CAPITULO I

##### Da relação

Art. 16. A relação de Loanda tem.....

e no fôro commercial as (attribuições) que pelo Codigo do commercio competem ao tribunal superior de Lisboa.

Art. 17. Os processos das presas, de què tracta o decreto de quatorze de setembro de mil oitocentos quarenta e quatro, serão tambem julgados na relação pela fôrma no dicto decreto estabelecida.

Art. 19. A alçada da relação nas causas commerciaes..... é de seiscentos mil réis fortes.....

#### CAPITULO VIII

##### Do fôro commercial

Art. 57. É creado na cidade de Loanda um tribunal commercial de primeira instancia, composto de um juiz presidente, que será o juiz de direito da comarca, de quatro jurados e dois substitutos, um secretario e um escrivão.

§ 1.º A alçada d'este tribunal é de quarenta mil réis fortes.

§ 2.º O procurador da corôa e fazenda serve de secretario do tribunal; e de escrivão o do judicial e notas, que para isso fôr nomeado pelo governador geral sobre proposta do presidente da relação.

Art. 58. Em quanto nas outras comarcas do districto judicial se não podêrem estabelecer tribunaes commerciaes na fôrma dos decretos de dezoito de setembro de mil oitocentos trinta e tres, de dezoito de abril de mil oitocentos quarenta e sete, e seis de março de mil oitocentos e cincoenta, continuarão as causas a ser julgadas por arbitros na fôrma do artigo mil e trinta e dois do Codigo commercial.

Art. 59. As causas commerciaes, julgadas por arbitros, subirão por appellação ao tribunal commercial de primeira instancia de Loanda.

Art. 60. A relação de Loanda exerce no seu districto a jurisdicção, que pelo Codigo commercial compete ao tribunal superior de Lisboa (art. mil e quinze).

§ unico. Assim o presidente como o procurador da corôa e fazenda, que serve de procurador régio juncto á relação, como o escrivão servindo de secretario, e os mais empregados subalternos da relação, exercem as attribuições, que o Codigo commercial confere a eguaes funcionarios do tribunal superior do commercio de Lisboa.

Art. 61. Tanto o tribunal commercial de primeira instancia como a relação de Loanda nas causas commerciaes observarão a ordem de processo estabelecida no Codigo commercial e leis posteriores.

## ANNO DE 1855

### DECRETO DE 4 DE MAIO

Regulamento postal, especialmente o — TITULO VI — Da correspondencia maritima.

### CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 2 DE SETEMBRO

Do — Tractado do commercio e navegação com a França, de 9 de março de 1853.

## ANNO DE 1855

### CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 26 DE MARÇO

Do — Tractado de commercio e navegação com a Confederação Argentina de 9 de agosto de 1852.

### PORTARIA DE 25 DE SETEMBRO

Recommendando que os capitães dos portos do reino e ilhas adjacentes fiscalisem a matricula dos navios mercantes, cumprindo a disposição das portarias de 21 de agosto e 2 de setembro de 1850 (a), tendente a evitar que individuo algum seja matriculado em sua primitiva viagem sem apresentar documento passado pela auctoridade superior administrativa, por onde conste não ter crime, nem haver motivo, que deva obstar á sua sahida do reino.

(a) Não vêm na respectiva collecção estas portarias.

## ANNO DE 1856

### PORTARIA DE 9 DE MAIO

Declarando que pelo artigo adicional do regulamento do serviço das capitánias dos portos de 30 de agosto de 1869 tambem na capitania de Setubal deve fazer-se a matricula dos pescadores d'este districto.

(Ao artigo 123)

### CARTA DE LEI DE 26 DE JULHO

Dom Pedro, por graça de Deus rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as côrtes geraes decretaram, e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1. O caderno manual, em que os corretores do commercio são obrigados a fazer assento immediato de todas as operações, em que intervierem na fórma do que dispõe o artigo vigesimo terceiro da secção primeira do titulo segundo do codigo do commercio, será unicamente escripturado pelo proprio punho dos corretores.

Art. 2. O traslado do caderno manual, a que se refere o artigo precedente, para o protocollo, de que tracta o artigo vigesimo setimo da mesma secção e titulo do codigo do commercio, poderá ser feito por caixeiro ou preposto dos corretores do commercio; mas será por estes diariamente conferido e rubricado.

Art. 3. Fica revogada toda a legislação em contrario. Mandamos por tanto etc.

Dada no Paço, aos 26 de julho de 1856. — EL-REI (com rubrica e guarda). — *Marquez de Loulé.* — *Elias da Cunha Pessoa.*

### PORTARIA DE 20 DE SETEMBRO

Constando a sua majestade el-rei que em algumas alfandegas do reino tem sido imposta a multa, de que tracta em primeiro logar o artigo 7 do capitulo 4 do decreto de 10 de julho de 1834, aos capitães de navios, que não apresentem os manifestos, a que se referem os artigos 1 e 2 do dicto capitulo, não obstante a carga incompleta que trazem, ser destinada para portos

extrangeiros, e terem vindo aos portos portuguezes unicamente por escala para completar o carregamento ou tomar alguma carga; e considerando o mesmo augusto senhor que, segundo a letra do indicado artigo 1 dos citados capitulo e decreto, a obrigação de trazer manifestos authenticados pelos agentes consulares de Portugal ou pelas auctoridades locais é só applicavel aos navios, cujo carregamento no todo ou em parte se destina aos portos d'este reino; ha por bem ordenar que aos capitães dos navios, que entrarem nos portos do continente do reino e ilhas adjacentes unicamente por escala para receberem carga, se exija tão sómente no acto da sua entrada ou uma declaração por escripto e assignada da qualidade e quantidade da carga e do lastro, que trouxerem, ou todos os documentos, que forem exigidos nos portos extrangeiros, a que se destinarem os navios, quando d'esses documentos se poder conhecer com exactidão a qualidade e quantidade dos volumes e do lastro, a fim de se poder exercer sobre taes navios a necessaria fiscalisação, e se proceder na conformidade das leis contra os capitães que tiverem procedido com dolo, ou infringido os regulamentos fiscaes.

O que pela direcção geral das alfandegas e contribuições indirectas se communicará a quem competir.

Paço, em 20 de setembro de 1856.—*José Jorge Loureiro.*

---

## ANNO DE 1857

---

### PORTARIA DE 17 DE SETEMBRO

Tendo chegado ao superior conhecimento de sua majestade el-rei, que não obstante as disposições da portaria dirigida á maioria general da armada em data de 25 de setembro de 1855, tem havido indesculpavel desleixo na matricula dos navios mercantes, dando isso occasião a que se evadam do reino os criminosos e os refractarios ao recrutamento e outros manebos a elle sujeitos, quando as competentes auctoridades de marinha deveriam exigir no acto da matricula aos manebos, que pretendem ser nella incluídos, a fiança, conforme o disposto no artigo 55 da lei de 27 de julho de 1855; manda o mesmo augusto senhor, pela secretaria de estado dos negocios da marinha e ultramar, que pela maioria general da armada se recomende aos inten-

dentés da marinha e capitães dos portos do reino e ilhas adjacentes sob sua immediata responsabilidade o fiel cumprimento das portarias d'este ministerio em data de 21 de agosto e 25 de setembro de 1855, todas tendentes a cohibir abusos, que se têm dado neste ramo especial de serviço publico, e que por fórma alguma podem ou devem ser tolerados.

Paço, em 17 de setembro de 1857.—*Visconde de Sá da Bandeira.*

### PORTARIA DE 11 DE DEZEMBRO

Constando a sua majestade el-rei por officio do ministerio dos negocios ecclesiasticos do 1.º do corrente mez que o juiz commissario da commissão mixta em Loanda exigira do juiz relator do tribunal de presas, no processo pelo qual foi condemnada a barca americana *Splendid*, informações ácerca dos valores que obtiverem em praça não só a dicta embarcação como os objectos nella encontrados, obtendo d'este ultimo juiz os esclarecimentos que pedira: manda o mesmo augusto senhor, pela secretaria de estado dos negocios da marinha e ultramar, declarar ao presidente do tribunal de presas, para os devidos effeitos, que sendo este tribunal e a commissão mixta tribunaes distinctos e independentes um do outro, menos regularmente se houveram os dois sobredictos juizes, um exigindo informações ácerca de objectos de que lhe não cumpria tomar conhecimento, e o outro satisfazendo tal exigencia; e espera sua majestade que d'ora ávante se não repitam semelhantes irregularidades por parte do tribunal de presas, na intelligencia de que pela repartição competente se expdem eguaes ordens áquelle juiz commissario.

Paço, em 11 de dezembro de 1857.—*Visconde de Sá da Bandeira.*

---

## ANNO DE 1858

---

### PORTARIA DE 6 DE DEZEMBRO

Declarando que os regulamentos sanitarios, e com especialidade os artigos 3.º e 4.º das instrucções de 9 de outubro de 1813, e o 5.º do edital da antiga juncta de sande publica de 22 de novembro de 1817, e bem assim o artigo 5.º da portaria de 20

de junho de 1850, são executórios em todos os portos, aonde forem applicaveis, e longe de obstarem á prestação de soccorros e ao acolhimento dos naufragos ou impedidos em perigo, muito pelo contrario h'os mandam prestar, designando ao mesmo tempo as precauções, que se devem tomar em taes casos para segurança de saude publica;

que a portaria de 18 de outubro de 1853, revogando em parte os artigos 4.º e 5.º da precedente, referiu-se exclusivamente aos factos da innavigabilidade especiosa, e abusivamente allegada para illudir as precauções sanitarias, e de nenhum modo aos casos de naufragio e outros semelhantes de força maior; sendo portanto indubitavel que a respeito d'estas continuem em vigor os preceitos dos artigos 4.º e 5.º da citada portaria de 20 de junho de 1850;

e que as relações entre o governador civil e os funcionarios de saude se acham reguladas nos artigos 7.º e 35.º do decreto com força de lei de 3 de janeiro de 1837, e no artigo 224.º do codigo administrativo, e que portanto deve ser opportunamente reprimido o procedimento de qualquer funcionario subalterno, que se não conformar com as regras da legitima subordinação, cumprindo todavia que o magistrado administrativo superior faça a conveniente distincção entre o proposito deliberado e o descuido involuntario.

## ANNO DE 1859

### PORTARIA DE 5 DE FEVEREIRO

Constando neste ministerio que em diferentes capitánias dos portos do reino e ilhas têm sido admittidos á matricula dos navios mercantes, como capitães e pilotos, muitos individuos sem a apresentação das suas competentes cartas, deixando assim de mostrarem que estão legalmente habilitados para o desempenho dos sobreditos cargos na conformidade do artigo 36 do decreto com força de lei de 19 de maio de 1845 e regulamento approved por portaria de 11 de julho do mesmo anno; e sendo este um abuso que muito convém fazer cessar, para não ser confiada a direcção de embarcações a individuos que não têm para isso as precisas habilitações, do que podem seguir-se graves prejuizos ao

commercio e á humanidade: manda sua majestade el-rei, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, participar á maioria general da armada, para que assim o faça constar aos capitães dos diferentes portos do reino e ilhas, á fim de serem por elles feitas as convenientes publicações, que é concedido o praso de um anno para todos os capitães e pilotos dos navios mercantes, que não têm diplomas dos ditos seus cargos, se manirem das suas respectivas cartas, na intelligencia de que, findo que seja o referido praso, não será admittida pessoa alguma a exercer a bordo dos sobreditos navios as funcções de capitães e pilotos sem a apresentação das mesmas cartas.

Paço, em 5 de fevereiro de 1859.—*Visconde de Sá da Bandeira.*

### DECRETO DE 2 DE MAIO

Sendo muito conveniente occorrer á urgente necessidade que existe de regularisar na praça do Porto a corporação dos corretores por maneira tal, que estes agentes auxiliares do commercio possam prestar nos tractos e negociações mercantias, em que forem chamados a intervir, aquella fé e legalidade de que carecem ser investidos para poderem fazer prova entre as partes contractantes: hei por bem, tendo ouvido a associação commercial d'aquella cidade, em conformidade com o disposto no artigo cento e sete do codigo commercial portuguez, e no paragrapho unico do artigo primeiro do regulamento de dezeseis de janeiro de mil oitocentos trinta e sete, decretar o seguinte:

Artigo 1.º É creada na cidade do Porto uma camara de corretores, e o seu numero será de vinte e quatro, a saber: seis para cambios, fundos publicos, descontos de letras, empréstimos sobre penhoras commerciaes, compra e venda de metaes preciosos, e de accções de companhias legalmente auctorisadas, seis para os leilões de navios, que se fizerem no seu todo, ou por partes, para fretamentos, seguros, letras de risco, despacho de navios na alfandega, juncto aos empregados da qual servirão de interpretes aos capitão dos navios estrangeiros, e farão a traducção dos seus manifestos; oito para compra e venda de vinhos, geropigas, aguas-ardentes, e todos os mais liquidos fermentados ou alcoholicos; e quatro para generos coloniacs, mobilia, predios rusticos e urbanos, objectos de ouro, prata, joias ou quaesquer outras mercadorias, seus correspondentes leilões, e vendas de effeitos commerciaes das massas fallidas.

Art. 2.º A tarifa das corretagens, que nos termos do artigo cento trinta e seis do codigo commercial portuguez poderão levar

os corretores da praça do Porto nos negocios, em que intervierem, será a que está ou vier a ser estabelecida para os corretores da praça de Lisboa.

Art. 3. São applicaveis a cada um dos individuos providos no officio de corretor da praça do Porto, ou á sua camara, quando constituída, as mesmas disposições consignadas no regulamento ~~de concessão de juremto de mil oitocentos trinta sete.~~

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria o tenha assim entendido e faça executar. — Paço, em 2 de maio de mil oitocentos cincoenta e nove. — REI. — Antonio de Serpa Pimentel.

(Nos artigos 108, 109, 110 e 1433)

### PORTARIA DE 21 DE MAIO

Manda el-rei pelo ministerio das obras publicas, commercio e industria que o juiz do tribunal do commercio da primeira instancia da cidade do Porto faça abrir concurso por trinta dias para provimentos dos logares de corretores d'aquella praça, creados por decreto de 2 de maio corrente; devendo o dicto juiz, como presidente do jury, instituido para qualificar as habilitações dos candidatos, regular-se pelo disposto no artigo 5 do regulamento de 22 de março de 1825 (a), e artigos 108, 109 e 1433

(a) Regulamento sobre o officio dos corretores, approvado por immediata resolução de sua majestade de 28 de fevereiro de 1825.

Artigo 1. A nomeação das pessoas, que devem servir os officios de corretor, será particular e privativamente do tribunal da real juncta do commercio, agricultura, fabricas e navegação, o qual terá sobre elles e seus procedimentos uma effectiva e vigilante inspecção.

Art. 2. Haverá sómente doze corretores para a praça de Lisboa, e oito para a do Porto. No caso de que para o futuro seja necessario augmentarem-se os referidos numeros em qualquer d'estas duas praças, a real juncta do commercio o representará por consulta para sua majestade resolver a este respeito o que houver por bem.

Art. 3. As pessoas destinadas para estes officios serão propostas a sua majestade em consultas da real juncta; e, sendo approvadas por sua majestade, se lhes passarão os seus provimentos pelo mesmo tribunal pelo tempo de um anno, prestando primeiramente o necessario juramento de cumprir bem e honradamente os seus deveres, e dando fianças até á ~~quantia de quatro contos de réis.~~ Estes provimentos lhes serão continuados por simples despacho da referida real juncta, em quanto se mostrarem habéis, e desempenharem as obrigações dos dictos officios.

Art. 4. Estes officios deverão ser providos só em pessoas, que os possam servir, visto serem meras serventias vitalicias, pessoas e amoviveis. Quanto porém ás pessoas, que actualmente os têm de propriedade, deverão

doCodigo commercial portuguez, e remetter á direcção geral do commercio e industria o resultado do referido concurso com a informação. O que de ordem do mesmo augusto senhor se participa ao mencionado juiz para sua intelligencia e execução, Paço, em 21 de maio de 1859. — Antonio de Serpa Pimentel.

nelles ser conservadas durante suas vidas, tendo as qualidades necessarias para bem os servirem; no caso porém de não serem capazes ou de terem outros empregos, que os inibam de servir pessoalmente, a real juncta do commercio, consultará a sua majestade os serventuarios que os devem substituir, pagando-lhes a terça parte do rendimento segundo a sua lotação.

Art. 5. Para estes officios serão propostas e consultadas pela real juncta a sua majestade as pessoas, nas quaes concorrerem, além das indispensaveis qualidades de honra e probidade, de quaes devem sobre tudo ser revestidas, as necessarias instrucções e conhecimentos de tudo o que diz respeito ao negocio, qualidades, medidas e preços dos generos e mercadorias, assim das fabricas do reino, como das estrangeiras, valores dos metaes, moedas e dinheiros de cambio de todos os paizes commerciantes, leis e estylos das principaes praças da Europa, que regulam estes contractos, devendo tambem ser instruidos nas principaes linguas estrangeiras, principalmente na franceza e na ingleza, a fim que possam tambem ser traductores dos documentos que se apresentarem em juizo nos casos, em que forem pelos respectivos juizes encarregados d'essa incumbencia. Serão preferidos para estes officios os que se acharem approvados nos estudos da aula do commercio, e os que tiverem exercitado, ou aprendido nas casas de negocio.

Art. 6. A intervenção dos corretores em toda e qualquer negociação será livre aos negociantes, os quaes se valerão d'elles nas negociações, que bem lhes parecer; e pelas negociações, em que intervierem, haverão o direito ou premio da corretagem, em que se ajustarem, que será paga em partes eguaes pelas pessoas, que intervierem no contracto; no caso de duvida a real juncta procederá summariamente, como for de justiça, ouvindo as partes.

Art. 7. Não haverá bolça commum entre os corretores; porque sendo particular a cada um o premio da corretagem do negocio em que intervier, procurarão todos fazerem-se sollicitos em merecer a approvação da praça pela sua maior industria e actividade.

Art. 8. Cada um dos corretores terá um só livro escripturado sempre em dia, rubricado e encerrado pela real juncta do commercio; no qual serão lançadas em boa ordem todas as negociações por elle feitas e concluidas, com a declaração da quantidade e qualidade das mercadorias, e o preço, por que foi vendida, para os negociantes terem recurso ás dictas verbas em todo o caso de necessidade; devendo dentro o prazo de vinte e quatro horas apresentar ás partes contractantes uma minuta, por elle assignada, que contenha as principaes circumstancias da transacção, com declaração dos nomes dos mesmos contractantes e das suas moradas. Os livros dos corretores escripturados na fôrma acima indicada, e as certidões d'elles extrahidas terão fé em juizo, e servirão de prova legal nas contestações, que se moverem entre negociantes pelas vendas e compras de mercadorias, feitas pela intervenção dos dictos corretores, assim pelo que respeita a qualidade e quantidade, como ao preço das mesmas mercadorias; para o que deverão estar os referidos livros sempre limpos, sem lacunas, rasuras, inversão de datas, nem causa, que os torne suspeitos de falsidade.

Art. 9. Para acautelar que os corretores, que fazem os ajustes das mer-

## DECRETO DE 25 DE AGOSTO

Determinando os departamentos, districtos e delegações maritimas do litoral do reino e ilhas adjacentes.

## DECRETO DE 30 DE SETEMBRO

Mandando observar o seguinte

REGULAMENTO GERAL PARA SERVIÇO DE PILOTAGEM  
NOS DIVERSOS PORTOS DO REINO

## Disposições geraes

Artigo 1. Em cada um dos portos, e barras do reino, haverá uma companhia, ou corporação de pilotos-praticos, composta pela forma, que adiante vai fixada nas disposições especiaes, relativas aos diferentes portos. Todos os pilotos ficam sujeitos ás prescripções geraes do presente regulamento, e respectivamente ás especiaes a cada porto.

Art. 2. Não são considerados como portos em relação ao presente regulamento os ancoradouros ou enseadas da Povoa de Var-

cadorias, possam abusar da confiança das pessoas, que lh'as entregam, tomando-as para si, vindo por este modo a serem enganados os negociantes com grave prejuizo seu e da boa fé, que se deve praticar no commercio, não poderão os corretores por si, nem por interposta pessoa, fazer commercio algum de sua conta particular; e, provando-se perante a real juncta que o fazem ou fizeram, depois que entraram nos mesmos officios, serão pela mesma suspensos ou expulsos d'ellas para mais não tornarem a servir; e, nem a ser propostos a sua majestade para este ou outro algum officio da sua nomeação.

Art. 10. Os negociantes, que não se houverem de servir de corretor nas compras ou vendas, que entre si fizerem, querendo fazel-as constar legalmente, poderão dirigir-se ao corretor que bem lhes parecer, e fazer lançar no seu livro a verba dos contractos, que houverem feito, com as mais declarações, que julgarem convenientes, cujas verbas serão assignadas pelo mesmo corretor e por ambos os contractantes; e por lançar cada verba haverá quatrocentos e oitenta réis de seu salario; e o mesmo levará pelas certidões, que passarem, procedendo para isso despacho da real juncta do commercio: bem entendido que a titulo d'este manifesto e lançamento de verba se lhe não deve premio algum de corretagem.

Art. 11. Os corretores serão responsaveis pela verdade e identidade das firmas das pessoas com quem tractarem. Real juncta de commercio, 22 de março de 1855. — Na ausencia do deputado secretario—*José Antonio Gonçalves*.

zim, Leixões, Buarcos, Peniche, Ericeira, Cascaes, Comimbra, Sines, Sagres, e Lagos; bem como quaesquer outras enseadas, ou calhetas na costa do reino, e por isso são sujeitas ás prescripções de pilotagem.

Art. 3. Os actuaes pilotos practicos de qualquer categoria, ou classe, que sejam, e tiverem o competente diploma, continuam no exercicio do seu emprego.

Art. 4. As companhias, ou corporações de pilotos-praticos estão debaixo das immediatas ordens dos respectivos intendentes de marinha, ou capitães dos portos, ou de quem suas vezes fizer; quando porém a conveniencia do serviço o exigir, podem as ordens do ministro da marinha ser directamente dirigidas ao piloto-mór, o qual neste caso dará logo conhecimento d'ellas ao capitão do porto.

Art. 5. Todas as ordens superiores, concernentes ao serviço de pilotagem nos portos e barras do reino, são dirigidas ao respectivo piloto-mór; no impedimento ao sota-piloto-mór, e no impedimento de ambos ao piloto, que for designado pela competente autoridade; o qual nomeará sempre o piloto de numero mais antigo, ou aquelle que julgar mais apto para exercer as funções de chefe da corporação.

Art. 6. Em cada uma das corporações de pilotos-praticos haverá quatro livros, rubricados pelos respectivos capitães do porto; um d'elles será destinado a registrar as ordens do capitão do porto, e mais autoridades superiores que digam respeito ao pessoal da corporação, e serviço da barra e interior do porto. O segundo, que servirá de livro de matriculas, conterá em cada duas paginas de esquerda, e direita, o nome de cada um dos pilotos, tanto de numero como supranumerarios, e respectivamente se lhes lançarão em resumo os premios, louvores, e approvação de serviços, assim como os castigos, reprehensões, e censuras, que a cada um pertencer, e por escripto porém competentemente dirigidos á corporação. No caso de o louvor ou censura ser geral, isto é, dirigida a toda a corporação, será o resumo do seu conteúdo lançado debaixo do nome do piloto-mór. O terceiro livro servirá para registrar as consultas e termos que se hajam de fazer. O quarto finalmente servirá de livro de caixa e partilha.

Art. 7. O piloto-mór, e no seu impedimento o piloto que o substituir, é o chefe da corporação dos pilotos, e como tal dirige o serviço da barra, e do porto, por deliberação propria, ou tendo havido prévia consulta com o sota-piloto-mór e mais pilotos de numero.

Art. 8. A consulta terá lugar sempre que seja possivel, e for indicada pelo piloto-mór, ou requisitada pelo sota-piloto-mór, ou qualquer piloto de numero.

Art. 9. Todos os pilotos de qualquer classe que sejam, são

subordinados ao piloto-mór, ou a quem suas vezes fizer. A desobediência ás suas ordens, assim como qualquer falta de subordinação no uso de acções, ou palavras menos proprias, serão castigadas conforme a gravidade do delicto. Em objectos de serviço cumpre-lhes obedecer, podendo depois representar ao capitão do porto, e mais auctoridades superiores, perante as quaes são igualmente responsaveis o piloto-mór e sota-piloto-mór pelo abuso que fizerem na sua auctoridade.

Art. 10. A auctoridade do piloto-mór, enquanto a castigos de seus subordinados, limita-se a admoestar, a suspender provisoriamente, e em casos urgentes a mandar prender o delinquente á ordem do capitão do porto, a quem compete providenciar.

Art. 11. Não é permitido a piloto algum trocar ou fazer serviço por outro, sem auctorisação do piloto-mór ou de quem fizer as suas vezes.

Art. 12. Nenhum piloto poderá ausentar-se do logar da sua residencia sem prévia licença, a qual até 24 horas lhe pôde ser directamente concedida pelo piloto-mór, ou quem o substituir. As licenças por mais de 24 horas até 15 dias podem ser concedidas por escripto pelo capitão do porto; e as de maior praso de tempo só o poderão ser pelo ministerio da marinha, ao qual os mesmos pilotos requererão pelas vias competentes.

Art. 13. O piloto que adoecer dará ou fará dar parte por escripto ao piloto-mór, ou a quem suas vezes fizer, junctando a competente attestação do facultativo, ou enviando-a logo que seja possível. Se a molestia durar mais de oito dias, o piloto-mór o participará ao capitão do porto.

Art. 14. Nenhum piloto de numero poderá obter mais de um mez de licença, ou interpoladamente mais de dois mezes em cada anno, com vencimento de caixa ou de turno. Quando a licença obtida fór por mais de um mez, será o piloto licenciado substituido no exercicio de suas funcções pelo piloto supranumerario mais antigo, que tenha a necessaria idoneidade.

Art. 15. As licenças aos pilotos de numero não podem ser concedidas por mais de dois annos, e quando a ausencia do piloto exceder aquelle praso, entende-se que resignou.

Art. 16. O piloto de numero, que, por molestia devidamente comprovada, estiver fóra do serviço por mais de um mez, será substituido no exercicio pelo mais antigo supranumerario que se julgar idoneo, devendo este, em tal caso, dividir em partes eguaes com o doente os vencimentos que lhe provierem da substituição.

Art. 17. Os pilotos supranumerarios, que, em conformidade com o expellido nos artigos 14 e 16, estiverem ausentes ou doentes, só podem ser temporariamente substituidos por individuos já exa-

minados, e isto quando, tendo-se ouvido o piloto-mór, se mostre urgencia da substituição.

Art. 18. Nenhum individuo poderá ser nomeado piloto-mór, sota-piloto-mór ou piloto de numero sem primeiro se achar collocado na categoria immediata, e respectivamente inferior.

Art. 19. São exceptuados d'esta regra os marítimos que forem nomeados para pilotos-móres, sotas-pilotos-móres e pilotos de numero, na primeira organização das companhias ou corporações, para os portos em que actualmente não haja pilotos legitimamente nomeados.

Art. 20. Para ser piloto supranumerario é preciso :

1.º Ter mais de 21 annos de idade.

2.º Haver practicado, no serviço da barra ou da pesca, no porto respectivo por mais de seis annos.

3.º Ser approvedo no competente exame.

4.º Desde o anno de 1860 em diante, saber ler e escrever.

5.º Obter despacho de nomeação pelo ministerio da marinha e tirar a respectiva carta pela repartição competente.

Art. 21. Os exames serão feitos pelo piloto-mór, e no seu impedimento pelo sota-piloto-mór, e por mais dois pilotos do numero, nomeados pelo capitão do porto, ou por quem suas vezes fizer. Esta auctoridade presidirá ao acto do exame. Dois votos unanimes dos tres examinadores approvam ou reprovam o examinado.

Art. 22. Além do perfeito conhecimento que o pretendente deve ter da costa, dos baixios, escolhos, canaes, marcas, direcções de correntes, e mais circumstancias do porto e barra de que se tractar, deve tambem exigir-se que saiba o modo de amarrear e desamarrear os navios, e que tenha noções de manobra, e de governar ao leme em qualquer classe de embarcações.

Art. 23. Todo o marítimo em quem se derem os predicados contidos em os n.ºs 1 e 2 do artigo 20 pôde requerer para ser examinado. O pretendente, que ficar reprovado no primeiro exame, não poderá ser admittido a segundo sem que mostre ter continuado a servir na barra ou na pesca, no respectivo porto, por mais dois annos successivos; e se ainda neste segundo exame for reprovado, não poderá mais ser admittido.

Art. 24. Quando o marítimo, que fór approvedo no exame, não fór admittido a piloto supranumerario dentro dos seguintes quatro annos, será preciso sujeitar-se a novo exame para, quando approvedo, ser considerado habilitado para o poder ser, uma vez que não mostre haver empregado a maior parte do tempo decorrido no serviço da barra ou da pesca do porto em que pretende ser piloto,

Art. 25. O certificado de haver sido aprovado no exame, sómente mostra estar o pretendente habilitado a poder ser despachado piloto supranumerario, e é por sua precedencia uma circumstancia recommendavel, pois que, quando haja vagatura, todos os pretendentes podem requerer por via do capitão do porto, o qual, avaliando as circumstancias e merito relativo de cada um, emitirá a sua opinião, e remetterá todos os requerimentos ao chefe do Estado-maior da marinha a fim de por alli subirem ao conhecimento do governo.

Art. 26. As vagaturas de piloto-mór, de sota-piloto-mór, e de pilotos de numero serão preenchidas pela ordem da categoria nas classes pelos pilotos mais antigos da respectiva barra, que possuirem a indispensavel aptidão physica e moral.

Art. 27. Os serviços relevantes, feitos na barra ou no porto, dão preferencia e egualdade de circumstancias.

Art. 28. Nenhum marítimo, extranho á corporação dos pilotos, poderá tomar conta de navio algum para, em geral, o pilotar, especialmente na entrada e saída dos portos. Este serviço pertence exclusivamente aos pilotos practicos competentemente incorporados. Se, contudo, fóra das barras, algum capitão ou mestre de embarcação exigir, para sua melhor segurança, um qualquer marítimo, que não seja da corporação dos pilotos, ou empregar violencia para o obter, em taes casos o marítimo annuirá, prevenindo o capitão de que tambem tem de receber a bordo, e de pagar ao practico legal que o houver de pilotar na entrada; e que, para com ambos, fica sujeito ás disposições dos artigos 63, 64 e 65.

Art. 29. Quando se prove porém que o marítimo se offereceu, ou que não preveniu o capitão do navio de quanto fica expresso no antecedente artigo, perderá todos o direito a qualquer remuneração.

Art. 30. O piloto-mór, ou quem suas vezes fizer, independentemente, mas sem prejuizo de quaesquer ordens do capitão do porto, levando em sua companhia todos, ou aquelles pilotos que julgar conveniente, sondará com frequencia, e sempre depois de enchentes, temporaes, grandes mareas e grandes marés, a profundidade e direcção da barra, e do resultado dará logo parte ao capitão do porto.

Art. 31. O piloto-mór dará tambem parte ao capitão do porto, com aquella brevidade, que a especialidade do caso exigir, de qualquer occorrença na costa, barra e porto, assim como de todas as novidades notaveis, que, por via maritima, venham ao seu conhecimento.

Art. 32. O piloto-mór participará egualmente ao capitão do

porto qualquer falta ou occorrença que tenha logar no pessoal da corporação.

Art. 33. Todas as embarcações mercantes, nacionaes e estrangeiras, são obrigadas a tomar piloto practico, para entrarem e sahirem as barras, e navegarem nos rios ou interior dos portos do reino, salvas as excepções estabelecidas neste regulamento.

Art. 34. Sómente força maior, competentemente provada, exime os capitães e mestres das embarcações da immediata responsabilidade que lhes possa resultar da falta do cumprimento d'esta prescripção; e ainda assim, o não haver tomado piloto practico, seja o motivo qual fór (salvo o da falta de embarcação fóra da barra para fornecer pilotos) não desobriga a embarcação do pagamento da respectiva pilotagem. As quantias em taes casos recebidas revertirão em auxilio do respectivo monta-pio, quando o houver, e aliás entrarão na caixa das pilotagens.

Art. 35. As disposições dos dois artigos antecedentes não são applicaveis aos navios de guerra nacionaes ou estrangeiros, os quaes sómente tomarão pilotos practicos quando voluntariamente o queiram fazer; e tomando-os, ficarão em tal caso sujeitos ás tarifas estabelecidas.

Art. 36. São egualmente exceptuados da obrigação, e mais disposições estabelecidas nos referidos dois artigos 33 e 34, as embarcações nacionaes costeiras ou de cabotagem, procedentes dos portos do continente do reino, ou que para alguns d'elles se destinem; salvas as disposições consignadas nos regulamentos especies dos portos.

Art. 37. Logo que se reconheça que qualquer embarcação deva ser pilotada, seja por haver requisição para pilotos, seja por trazer no tope de prôa a bandeira orlada, ou seja simplesmente pelo modo de demandar a barra, o piloto-mór, ou a pessoa que estiver encarregada d'este especial serviço, lhe fará dar ou enviar piloto, com a maior brevidade possivel, empregando para esse fim todos os meios ao seu alcance.

Art. 38. Nenhum piloto practico deixará de pilotar o navio que lhe estiver encarregado, nem o abandonará sem haver concluido o serviço para que foi recebido a bordo, salvo por ordem superior, ou depois de ser substituido por outro piloto devidamente auctorisado.

Art. 39. O piloto, logo que se ache a bordo de qualquer embarcação, deverá considerar-se tambem como delegado das repartições de sande publica e da alfandega até ao momento em que se apresentem as respectivas visitas d'aquellas repartições. Para melhor poder desempenhar estas incumbencias poderá ser compe-



tentepente munido de resumidas instrucções, relativas ao serviço sanitario e fiscal.

Art. 40. O piloto-practico tem por dever ser sobrio, attencioso para com todos os individuos da guarnição do navio que pilotar, e attender a quaesquer observações que lhe sejam feitas, sem comtudo perder de vista que, como o primeiro responsavel pela segurança do navio, elle tem a liberdade de adoptar, ou rejeitar as indicações que se lhe fizerem.

Art. 41. Quando algum piloto-practico, por circumstancias do tempo, ou peculiares do navio, julgar e expozer que é inconveniente praticar um acto, ou manobra qualquer, e assim mesmo o proprietario, o capitão, ou assim outro individuo de bordo o obrigue a executar esse acto, ou manobra, deverá d'isso fazer declaração ou protesto verbal perante a equipagem, e ratifica-la perante o piloto-mór, ou capitão do porto, dentro de duas horas depois de desembarcado.

Art. 42. Quando o piloto-practico fôr nominalmente inquirido sobre qualquer objecto, pelas fortalezas, escaleres dos registos dos portos, e das repartições fiscaes, ou de saude publica, dará todos os esclarecimentos, que lhe pedirem, e estiverem a seu alcance, sempre que o possa fazer sem maior desvio da attenção, que, primeiro de tudo, deve prestar á navegação do navio.

Art. 43. É obrigação do piloto-practico, logo que se ache a bordo do navio que deve pilotar, apresentar-se ao seu capitão ou mestre, e indagar d'elle as qualidades da embarcação, isto é, se governa, e vira bem, se aguenta sem risco a maior ou menor força de vela, se a sua marcha é superior, mediocre ou má, observar e informar-se dos pés de agua, que demanda, se tem as necessarias ancoras e amarras ou correntes, se estas estão em sufficiente bom estado, e devidamente talingadas, e desembaraçadas para servirem no primeiro momento que seja necessario e conforme a occasião e circumstancias, se tem os precisos cabos para espias, as embarcações miudas indispensaveis, e a gente precisa para a manobra.

Art. 44. Quando haja falta ou irregularidade em algum dos objectos mencionados no artigo antecedente, o piloto reclamará do capitão ou mestre aquellas providencias, que a urgencia e mais circumstancias precedentemente lhe dictarem; sem comtudo deixar de tomar conta do navio, ainda quando os objectos em falta não poderem ser facilmente obtidos para a sua entrada.

Art. 45. Nas barras, em que, por pouca agua, houver receio de que nas oscillações causadas pelas ondas, o navio toque no fundo, o piloto exigirá que, por qualquer modo, o leme seja per-

pendicularmente peado, a fim de que não se desloque, e em todo o caso, para prevenir qualquer eventualidade, haverá sempre duas talhas em supporte do simples aparelho de leme.

Art. 46. Na entrada e sahida das barras, na navegação dos rios, ou pelo interior dos portos, os navios, que forem amurados ou abertos por estibordo, devem passar por barlavento, isto é, quando dois navios navegarem em bordo, ou direcção opposta, os lados de bombordo dos dois navios devem ficar em frente; ou, por outra, de cada navio, olhando para a prôa, deve-se inclinar a direcção e seguimento para o lado direito.

Art. 47. Quando dois navios sigam a mesma direcção, o que andar mais passará por sotavento do que andar menos, se navegarem á bolina; porém se o vento for largo, ou da poppa, o que andar mais passará por estibordo, isto é, deixará a bombordo o que andar menos.

Art. 48. A doutrina que fica estabelecida nos dois artigos antecedentes, é applicada tambem aos navios, que seguirem por meio de vapor, a reboque ou á espia, sempre que não haja prévio accordo para o contrario.

Art. 49. O navio que na entrada ou sahida dos portos navegar a vapor, á poppa ou largo do vento, tractará sempre de passar pela poppa d'aquelles que bordejarem.

Art. 50. Estas regras poderão ser desattendidas, quando evidentemente se reconheça que da sua alteração não pôde resultar prejuizo; ficando-se comtudo na intelligencia de que, quando assim aconteça, no caso de haver qualquer damno, os pilotos dos navios a quem pertencer arribar (artigo n.º 46), os que forem de melhor marcha (artigo n.º 47) e os que devessem passar pela poppa (artigo n.º 49) são responsaveis pelas avarias que causarem.

Art. 51. O piloto da barra ou do rio deve ter a precaução de manobrar de forma, que possa parar com facilidade sobre vela, ou ancorando, e sem risco de causar ou soffrer avarias, nos locais dos registos, das quarentenas e das descargas.

Art. 52. O piloto da barra deve igualmente, tanto quanto seja prudente e compativel, fazer diligencia por ultimar o serviço de que estiver encarregado, ou isso haja de ter logar, quando deitar a embarcação de barra fóra ou entrando, ou em mudança de amarração, não deixando o navio nestes ultimos dois casos, senão no ancoradouro em que tiver de ficar.

Art. 53. O piloto que não amarrar pela devida fórma o navio de que estiver encarregado, no caso de que a falta não proceda de incidente imprevisto ou força maior, tem obrigação de o amarrar convenientemente, sem que por isso receba nova paga.

Art. 54. Em tempo regular, navio algum, estando amarrado,

deve negar-se a receber uma espia para que outro qualquer possa mudar de situação, ou amarrar-se melhor; porém em occasiões de tempestades ou grandes correntes, fica ao prudente arbitrio d'aquelle a quem se der a espia, o recebê-la ou não; salvo o caso de ordem positiva do capitão do porto, patrão-mór ou piloto-mór; e tambem se o proprietario ou capitão do navio, que precisar dar a espia, se comprometter a pagar todo e qualquer prejuizo, que possa causar.

Art. 55. O navio que não estiver devidamente amarrado, e receber avaria feita por outra embarcação não poderá reclamar indemnisação alguma pelo damno recebido, e será responsavel pelo prejuizo que por tal motivo causar aos navios que estiverem devidamente amarrados.

Art. 56. Os navios que navegarem á vela, a vapor, a reboque ou a espia são responsaveis pelas avarias que causarem áquelles que, em referencia ao ancoradouro ou local em que se acharem, estiverem devidamente amarrados.

Art. 57. A paga de pilotagem, propriamente dicta, tanto de entrada como de sahida, nos portos do reino, será regulada pela tonelagem que a embarcação medir, segundo o respectivo registo, e o quantitativo, segundo o que se acha especificado em cada um dos regulamentos especiaes dos portos.

Art. 58. A importancia das pilotagens, propriamente dictas, salvas quaesquer excepções definidas na especialidade dos portos, será recolhida em um cofre ou caixa, com tres diferentes chaves, do qual serão clavicularios o piloto-mór, o sota-piloto-mór, e um piloto de numero eleito por todos os mais pilotos d'esta classe.

Art. 59. Em qualquer dos primeiros quatro dias de cada mez se fará divisaõ do rendimento recolhido em caixa no mez anterior, percebendo o piloto-mór duas partes, o sota-piloto-mór uma e meia parte, e cada um dos pilotos de numero uma parte.

Art. 60. Um dos pilotos de numero, ou supranumerario, annualmente eleito pela corporação, servirá de escrivão para a escripturação dos livros de que tracta o artigo 6, e de todo o mais serviço da corporação dos pilotos-practicos.

Art. 61. Quando nas referidas classes de pilotos se não encontrar individuo idoneo, para exercer as funcões de escrivão, ou quando o piloto eleito não aceitar a eleição, poderá o dicto cargo ser exercido por pessoa extranha á corporação.

Art. 62. Aquelle individuo que effectivamente exercer as funcões de escrivão terá de gratificação meia parte de um quinhão na divisaõ do rendimento da caixa, com obrigação de fornecer livros, papel, pennas, tinta e mais objectos de expediente.

Art. 63. Quando por qualquer eventualidade, e circumstancia

de navegação, ou por arbitrio e vontade do capitão do navio, deixar de desembarcar o piloto-practico na sahida; não havendo previo ajuste de seguir viagem; e tambem quando alguma embarcação, tendo tomado piloto de entrada, por qualquer motivo mudar de destino, seguindo com o piloto para outro porto, será o capitão, ou proprietario de tal navio, em um ou outro caso, obrigado a pagar a esse piloto 800 réis por dia, e a dar-lhe razão diaria, até o restituir ao porto em que foi recebido.

Art. 64. Quando qualquer navio, procedente de portos suspeitos de contagio, ou por qualquer outro motivo tiver de soffrer quarentena, ou tornar a sahir sem communicação, deixando o practico no Lazareto, o capitão ou proprietario pagará ao piloto 600 réis diarios, e a razão de bordo, durante o tempo que elle estiver de quarentena, sendo esta feita a bordo de qualquer navio, e 800 réis egualmente diarios, mas sem razão, se o Lazareto fôr em terra.

Art. 65. Quando o navio suspeito, ou inficcionado, tiver de tornar a sahir sem haver tido communicação com a terra, e levar a bordo o practico, que havia recebido para entrar; o capitão ou proprietario lhe pagará 800 réis diarios, e a razão em quanto o mesmo practico não fôr restituído ao porto a que pertence.

Art. 66. Todo o piloto-practico, a quem se provar transgressão ás disposições do presente regulamento, será punido, nos casos não especificados, segundo a gravidade e repetição do delicto, com suspensão de exercicio de um a tres mezes, ou com prisão de 8 a 30 dias; ou com prisão até 30 dias, e multa de 5\$000 réis a 20\$000 réis, ou finalmente com a demissão do emprego: isto no caso de que a falta ou crime praticado não seja de tal natureza que mereça pena mais severa, e deva portanto ser processado em conformidade das leis geraes.

Art. 67. Toda a desobediencia a seus superiores será punida segundo a variedade do caso, e a repetição do delicto, com reprehensão publica; com suspensão de exercicio; com prisão de 8 a 30 dias; com o maximo da pena de prisão, e multa de 5\$000 réis a 20\$000 réis; e finalmente com a demissão de serviço, sem que por isso o delinquente deixe de ficar sujeito a ser processado, em conformidade das leis.

Art. 68. A desobediencia, e qualquer outro acto de insubordinação, ou o abuso de auctoridade, acompanhado de actos violentos, com armas ou sem ellas, sujeita os implicados ás leis geraes do reino, sem prejuizo das penas correccionaes, que lhes possam ser applicadas pelo presente regulamento.

Art. 69. O piloto-practico, a quem se provar que a perda de qualquer embarcação a seu cargo foi causada por evidente igno-

rancia, embriaguez ou maldade, será preso e demittido, ficando comtudo sujeito a todo o rigor das leis geraes.

Art. 70. O piloto-practico a quem se provar que a avaria causada pelo navio que pilotar foi feita por acinte ou deliberada intenção, será preso por um mez, e demittido; ficando comtudo salvos os direitos dos lesados.

Art. 71. O piloto-practico do navio, que encalhar, ou causar avaria, e não justificar perante a competente auctoridade que o acontecimento procedeu de incidente imprevisto, ou de força maior, e não de erro ou falta de zelo e attenção, será punido pela primeira vez com suspensão de exercicio pelo tempo de 15 a 60 dias; pela segunda com prisão de 10 a 20 dias, e multa de 5\$000 réis até 15\$000 réis; e pela terceira com prisão por um mez e demissão do serviço.

Art. 72. Se do encalhe se seguir a perda do navio, ficará o piloto sujeito pela primeira vez á segunda pena do artigo anterior; e pela segunda vez á terceira pena do mesmo artigo; ficando em todo o caso o direito salvo a quem competir.

Art. 73. Todo o piloto-practico, que sem a competente ordem deixar ou abandonar o navio que estiver encarregado de pilotar, antes de ter completado o serviço para que foi recebido a bordo, será punido com suspensão de exercicio por tempo de 15 a 60 dias; a reincidencia agrava a pena até á prisão de 5 a 15 dias, e multa de 2\$000 réis a 10\$000 réis; mas se ao abandono do navio pelo piloto-practico se seguir avaria, encalhe ou perda, ficará sujeito ás penas correspondentes.

Art. 74. O piloto que se embriagar, estando de serviço, será pela primeira vez reprehendido publicamente; pela segunda será punido com a suspensão do exercicio por 15 a 60 dias; pela terceira com 15 dias de prisão, e multa de 10\$000 réis; e pela quarta com 30 dias de prisão e demissão do serviço.

Art. 75. Quando por motivo de embriaguez o piloto, estando de serviço, cause qualquer avaria, será punido pela primeira vez com 15 dias de prisão, e multa de 10\$000 réis, e pela segunda com 30 dias de prisão, e demissão do serviço.

Art. 76. O piloto-practico, a quem se provar que emprestou a sua carta a qualquer individuo, e que este se serviu d'ella para fins fraudulentos, será pela primeira vez punido com 15 dias de prisão e 5\$000 réis de multa, e reincidindo, com 30 dias de prisão, e demissão de serviço.

Art. 77. Todo o piloto-practico, que por falta commettida fôr punido com suspensão de exercicio, ou com pena mais grave, não terá direito a vencimento algum durante o praso do castigo.

Art. 78. As multas quando não sejam immediatamente satis-

feitas pelos delinquentes, lhes serão descontadas pela quarta parte nos pagamentos que successivamente se seguirem, e serão arrecadadas, e escripturadas em separado dos mais dinheiros e contas da corporação.

Art. 79. Metade da importancia das multas será entregue mensalmente ao thesoureiro do monte-pio da corporação, no caso de o haver; e a outra metade, ou toda a importancia, no caso da corporação não ter estabelecido monte-pio, será applicada á construção de embarcações proprias a soccorrer os naufragos.

Art. 80. Quando algum piloto-practico fallecer, a respectiva carta será enviada, por via do capitão do porto ao chefe do estado-maior da marinha a fim de ser trancada, e tornada visivelmente inutil para continuar a servir, devendo depois, pela mesma via, ser mandada entregar a quem pertencer. O mesmo se praticará com as cartas d'aquelles pilotos, que por qualquer motivo forem expulsos da corporação.

Art. 81. Os pilotos-practicos das barras e portos do reino, de qualquer classe que sejam, são isentos de todo o serviço militar, e de todos os encargos publicos pessoases, tanto judiciaes, como administrativos e municipaes.

Art. 82. Sendo permitido a cada uma corporação de pilotos-practicos estabelecer monte-pio, organisando para esse fim os competentes estatutos, cujas disposições têm de ser sujeitas á regia approvação, as corporações de pilotos que assim o practicarem poderão incluir nos seus estatutos o direito de receberem todos os mezes da caixa das pilotagens, previamente á divisão mensal, até 10 por cento do seu rendimento, como auxilio ao fundo da associação.

Art. 83. As auctoridades judiciaes, militares, fiscaes, administrativas e consulares, cada uma na parte que lhes possa pertencer, tem por dever legal dar e fazer dar a devida execução ao presente regulamento.

#### Disposições especiaes a cada um dos portos

##### LISBOA

Art. 84. A corporação dos pilotos-practicos da barra de Lisboa será composta de um piloto-mór, de um sota-piloto-mór, dos pilotos chefes dos districtos do Barreiro e do Seixal, de quarenta pilotos de numero e de pilotos supranumerarios sem numero fixo.

Art. 85. Os pilotos que compõem actualmente a denominada companhia de pilotos practicos do Arsenal são desde já considerados pilotos de numero.

Art. 86. Todos os demais pilotos, devidamente examinados, e com o respectivo diploma, são considerados pilotos supranumerarios.

Art. 87. O piloto-mór, e tantos pilotos de numero quantos se achar conveniente, deverão residir em Lisboa; o sota-piloto-mór, e os demais pilotos de numero deverão residir em Belem, ou vice-versa pelo que diz respeito ao piloto-mór, e ao sota-piloto-mór.

Art. 88. Haverá dois chefes de districto, um para o lugar do Barreiro, e outro para o Seixal, em cujos respectivos districtos deverão residir. A alguns d'estes districtos, ou secções, deverão pertencer os pilotos supranumerarios, seja qual for a sua residencia.

Art. 89. Na secção dos pilotos de numero residente em Lisboa, na dos residentes em Belem, e em cada um dos districtos do Seixal e Barreiro haverá quem faça as vezes de escrivão, como prescrevem os artigos 6, 60, 61 e 62.

Art. 90. As pilotagens da sahida e as de entrada de Belem para cima, assim como os trabalhos do rio, pertencem aos pilotos de numero.

Art. 91. As pilotagens de entrada até Belem serão feitas pelos pilotos supranumerarios.

Art. 92. As embarcações costeiras ou de cabotagem, seja qual for o seu aparelho ou motor, sómente serão obrigados a tomar piloto quando o seu lote exceder a 120 toneladas.

Art. 93. A paga de pilotagem por entrada até Belem, ou por sahida, será regulada pela fórmula seguinte:

Para as embarcações de longo curso:  
Até 240 toneladas, por cada tonelada ..... \$030  
Por cada tonelada que exceder a 240 ..... \$010

Qualquer porém que seja o numero das toneladas, a paga da pilotagem nunca poderá exceder a 9\$000 réis, ou ser inferior a 3\$000 réis.

Para as embarcações costeiras:  
Até 100 toneladas ..... 3\$000  
Por cada tonelada que exceder a 100 até 240 ..... \$015  
Por cada tonelada que exceder a 240 ..... \$005

A paga de pilotagem por entrada de Belem para cima, tanto dos navios de longo curso, como das costeiras, seja qual for a tonelagem de uns e outros, será de... 1\$200

Art. 94. A paga ao piloto de numero, por transferencia ou

melhoria de amarração de um para outro ponto do rio, quando não exceda a um dia, será de 1\$200 réis; por cada dia que exceder mais 800 réis.

Art. 95. Quando o navio não sahir no dia em que deixa a amarração, ou no dia immediato, e não recolha ao quadro da alfandega ou á amarração primitiva, vencerá o piloto em cada um dia, que a mais estiver a bordo, 800 réis e ração, além da pilotagem respectiva.

Art. 96. As pagas de entrada ou de sahida serão satisfeitas á vista de um bilhete ou cedula da capitania do porto, sendo passada a de entrada á vista de uma outra cedula do commandante do registro do porto, quando não tenha sido satisfeita ao practico que pilotou o navio.

Art. 97. A importancia das pilotagens de sahida, das pilotagens do rio de Belem para cima, e dos trabalhos da amarração, mudanças e outros semelhantes, entrará toda no cofre dos pilotos de numero, ainda quando a pilotagem de sahida seja exercida por piloto supranumerario, em conformidade do artigo 17.

Art. 98. O rendimento da caixa da companhia dos pilotos de numero será dividido em conformidade do artigo 59, e mais uma parte, que será dividida em partes eguaes pelos pilotos, chefes e escrivães dos districtos do Barreiro e do Seixal, e escrivão em Belem.

Art. 99. O producto das pilotagens de entrada será dividido, em conformidade da practica até agora adoptada, pelas companhias das embarcações que ao tempo estiverem de serviço.

Art. 100. Em quanto se não estabelecer outra fórmula de pilotar os navios que demandarem este porto, será este serviço feito por turno ou escala das embarcações para este fim matriculadas em nome dos proprios pilotos supranumerarios.

Art. 101. Esta escala será feita pelo commandante do registro do porto, e de maneira que esteja sempre uma embarcação, pelo menos, ao norte da barra ao mar do cabo raso, e a outra ao sul, o mais a oeste que o tempo permittir.

Art. 102. A embarcação de serviço ao norte usará, como distinctivo, uma bandeira azul no penol da verga; e a de serviço ao sul, a mesma bandeira com duas listas encarnadas em fórmula de cruz.

Art. 103. O official da armada destacado em Cascaes, pelo navio de registro, participará ao seu commandante qualquer negligencia que observe no serviço da pilotagem fóra da barra.

Art. 104. A matricula ou inscripção dos barcos de pesca, ou moletas para o serviço da pilotagem, será feito perante o capitão do porto, ou o commandante do registro do porto, seu delegado neste serviço.

Art. 105. As embarcações matriculadas não poderão ser tripuladas com menos de quinze homens, e dois terços d'estes serão pilotos examinados.

Art. 106. Os arraes ou mestre, dos barcos matriculados devem comprometter-se a fazer o serviço da pilotagem, tanto de verão, como de inverno; e os que faltarem sem causa reconhecida, quando forem detalhados, ficarão pela primeira vez excluidos, com a sua respectiva embarcação da escala por tempo de seis mezes; e pela segunda será riscada a mesma embarcação para sempre do serviço da pilotagem.

Art. 107. Em cada uma das embarcações de pilotos, que estiverem de serviço fóra da barra, embarcará uma praça do corpo de marinheiros da armada real, destacada do navio do registro, a qual será encarregada (salva a competente responsabilidade profissional do arraes) de fazer executar as instrucções que lhe forem dadas pelo capitão do porto, ou pelo seu delegado, o commandante do registro, em conformidade com as circumstancias eventuaes do serviço, e com o presente regulamento.

Art. 108. Logo que o navio entrado chegue em frente da Torre de Belem, ahí receberá um piloto de numero para o conduzir ao ancoradouro; e o piloto que o conduziu na entrada, regressará para a embarcação em que se achar de serviço, apresentando-se para esse fim desde logo ao commandante do registro do porto.

#### PORTO

Art. 109. A companhia ou corporação dos pilotos practicos da barra do porto será composta de um piloto-mór, um sota-piloto-mór, dezesseis pilotos de numero, e trinta e dois supranumerarios.

Art. 110. Todos os pilotos de qualquer classe que sejam são obrigados a residir em S. João da Foz.

Art. 111. A pilotagem na entrada e sahida de todas as embarcações, incluindo as costeiras, ou de cabotagem, desde o banco da barra (quando seja possivel) até pelo menos em frente do extremo oeste do monte da Arrabida, e vice-versa, pertence ao piloto-mór, sota-piloto, sota-piloto-mór e pilotos de numero.

Art. 112. O serviço de pilotagem fóra da barra, dentro do rio Douro, e mesmo na barra, em quanto não estiverem a bordo pilotos de numero, ou se não poderem ver, e seguir os signaes que este lhe fizer, pertence aos pilotos supranumerarios: mas desde que a bordo se ache em serviço piloto de numero, a este pertence a direcção do navio, e o piloto supranumerario será um auxiliar sem prejuizo de vencimentos.

Art. 113. Todos os navios são obrigados a tomar piloto supranumerario fóra da barra, á excepção dos costeiros ou de cabotagem; porém quando estes voluntariamente o quizerem receber, ou por qualquer modo o requisitarem, ser-lhes-ha logo fornecido.

Art. 114. Quando a catraia denominada da *Pensão* fór enviada fóra da barra, para pilotar quaesquer embarcações, deverá conduzir a seu bordo, pelo menos, tantos pilotos supranumerarios quantos forem os navios que se acharem á vista.

Art. 115. O piloto supranumerario que se achar a bordo de qualquer navio, e os capitães ou mestres das embarcações que estiverem sem elle, não devem tentar passar o banco da barra sem que do castello da Foz se faça o competente signal. Estes signaes serão os seguintes: Bandeira encarnada no castello da Foz chama para a barra todos os navios á vista. Bandeira encarnada e galhardete azul por cima chama para a barra as embarcações que demandarem até 10 pés de agua. Bandeira encarnada e galhardete azul por baixo, as que demandarem até 12 pés. Sómente galhardete azul as que demandarem até 14 pés. Bandeira encarnada com tiro, ou tiros de peça, chama de positivo, e com instancia, o navio ou navios para a barra. Quando qualquer embarcação demandar a barra, e em razão de não a chamarem com o competente signal, ou por lhe darem tiros de peça sem bandeira, virar para o mar, e logo depois de içar a bandeira encarnada no castello, indica que o navio ou navios devem pairar em boa situação, para ver se mais tarde podem entrar. Içar e arrear a bandeira encarnada tem a mesma significação. Tiro ou tiros de peça sem bandeira encarnada no castello indica que os navios que procuram a barra, ou quando houver symptomas de mau tempo, que os navios que pairam proximo da terra, ou que estão ancorados, se façam ao largo. Quando os tiros de peça forem repetidos, indica a absoluta necessidade de os navios pucharem quantò antes para o mar.

Art. 116. Em occasião de mau tempo e de mar na barra, e, em geral, sempre que na entrada os pilotos de numero não poderão atracar aos navios, devem os pilotos supranumerarios e os capitães ou mestres das embarcações prestar toda a attenção aos signaes de aceno, que da parte de dentro do banco lhes fizerem das catraias, ou de juncto ao páo da bandeira do castello da Foz, a fim de que por estes signaes possam convenientemente guiar-se.

Art. 117. Haverá prévia consulta ou conferencia sempre que seja possivel e fór indicada ou requerida (artigo 8) sobre a oppor-tunidade de entrada ou sahida de qualquer embarcação. Quando não houver indicação, ou requisição para consulta, entende-se que toda a corporação está de accordo com as deliberações e

disposições tomadas pelo piloto-mór, ou por quem suas vezes fizer.

Art. 118. Quando houver consulta, a deliberação a tomar será sempre regulada pela pluralidade de votos; o chefe da barra desempata; e tanto as circumstancias do caso como o resumo das razões expendidas e o resultado final serão lançados com a indispensavel especificação no competente livro (artigo 6). As consultas serão sempre rubricadas pelo escriptão e os pilotos que assistirem.

Art. 119. Aquelles pilotos, que individualmente transgredirem as resoluções tomadas em consulta, serão tractados como desobedientes, e sujeitos ás penas correspondentes em casos de avaria ou damno maior.

Art. 120. Se depois da consulta variarem as circumstancias em que fôr baseada qualquer deliberação, o piloto-mór, ou sota-piloto-mór, ou aquelle piloto de numero que na ausencia d'estes dirigir o serviço da barra, em qualquer paragem em que se achar, convocará os pilotos de numero que fôr possível para nova consulta, cuja deliberação se observará, ainda que altere absolutamente a anterior. Esta segunda consulta ou conferencia será igualmente lançada no competente livro, em additamento áquella que assim fôr alterada.

Art. 121. Quando depois da conferencia a mudança de circumstancias fôr tal (como repentina mudança de direcção, força de vento, correntes, e mar na barra) que demande com urgencia prompta e immediata alteração do que se houver resolvido, e que por isso não convenha perder tempo em nova consulta, o piloto-mór, ou quem o substituir na barra, tomará de per si as deliberações e dará as providencias que lhe parecerem mais convenientes. O contexto d'estas especiaes occorrencias será igualmente lançado em resumo no livro de consultas.

Art. 122. O piloto-mór e sota-piloto-mór (pelo menos um d'estes ou quem suas vezes fizer, acompanhados, segundo as circumstancias, de sufficientes pilotos de numero, deverão achar-se na barra na occasião de entrada e sahida de embarcações, a fim de dirigirem o serviço de pilotagem, darem piloto de numero ao navio de entrada, tomarem os de sahida, e mutuamente se auxiliarem e providenciarem sobre qualquer occorrença.

Art. 123. O piloto-mór ou sota-piloto-mór no caso de ambas não estarem na barra, e os pilotos de numero que estiverem desoccupados do serviço, não devem deixar o local em que se fazem as consultas antes de os navios que têm de entrar ou sahir estarem fóra de todo o perigo.

Art. 124. O serviço individual e effectivo de pilotagem, tanto

para a entrada como para a sahida da barra de qualquer embarcação, será feito por turno entre o piloto-mór, sota-piloto-mór e os pilotos de numero.

Art. 125. Haverá dois turnos; um comprehenderá todas as classes de embarcações com excepção de hiates, rascas, cahiques e mais embarcações pequenas, e outro para estas excepções, que formarão turno especial.

Art. 126. O serviço dos pilotos supranumerarios tambem será feito em dois turnos; um para serviço de barra fóra, e outro para serviço no rio Douro, nas embarcações que não tenham tomado piloto supranumerario fóra da barra para entrar; pois que tendo-o tomado, devem estes conduzir a embarcação até ao lugar da amarração em que têm de ficar.

Art. 127. Quando ao piloto-mór ou ao sota-piloto-mór pertencer por turno pilotar navio dentro dos pontos marcados no artigo 111, e fôr conveniente que ambos ou um d'elles se conserve na barra, poderão respectivamente incumbir d'este serviço qualquer piloto de numero de sua escolha, sem que por isso o turno seja alterado.

Art. 128. O piloto, a quem por turno pertencer a entrada ou sahida de qualquer embarcação, se apresentará a bordo d'ella em uma catraia por elle mandada equipar e fornecer dos necessarios aprestos para poder auxiliar o navio que pilotar.

Art. 129. Quando houver fóra da barra um navio para entrar, ou mesmo mais do que um, mas que seja obvia a ordem em que elles devem passar a barra, e portanto haja possibilidade de precisar o turno para a entrada, o piloto, a quem esta pertencer, fará equipar e guarnecer dos necessarios aprestos as mais catraias (além d'aquella em que elle fôr) ou barcos que se julgar indispensaveis para auxilio e segurança do navio, uma vez que essas mais catraias ou barcos não sejam fornecidos pelos respectivos donos ou consignatarios por si ou por seus agentes.

Art. 130. Quando fóra da barra houver mais de um navio para entrar, e que por qualquer circumstancia não seja possível fixar a ordem em que elles devem vir á barra, e por consequencia precisar-se do turno para entrada, o piloto-mór ou quem o substituir fará promptificar as catraias (além d'aquella em que fôr o piloto do turno) ou barcos que se julgar indispensaveis para auxilio e segurança do navio, uma vez que os donos ou consignatarios por si ou seus agentes não as façam convenientemente apromptar.

Art. 131. O piloto-mór, ou quem suas vezes fizer, e o piloto a quem o turno pertencer são mais directamente responsaveis por qualquer sinistro que occorrer ao navio, se não se empregarem

as sufficientes catraias de auxilio que as circumstancias exigirem, ou se houver determinado em consulta. As allegações de opposição de parte do capitão, do dono e do consignatario do navio, ou de seus agentes, ao emprego de catraias, ou aquelle que se tiver determinado em conferencia, não aproveitarão na defesa dos responsaveis.

Art. 132. Tanto os pilotos de numero como os supranumerarios que não se apresentarem a tempo de fazer o serviço para que possam ser detalhados, serão reputados desobedientes e perderão o seu logar no turno, o qual sómente lhe tornará a pertencer depois de correr toda a respectiva escala.

Art. 133. No caso de evidente perigo de encalhe, varação, ou naufragio de qualquer embarcação, e em quanto o intendente de marinha não estiver presente, o piloto-mór, ou aquelle piloto que na barra fizer as suas vezes, dará todas as providencias e empregará todos os meios ao seu alcance para evitar o sinistro; e quando venha a ter logar encalhe ou naufragio, empregará todos os esforços possiveis para salvar o navio, a carga e principalmente a gente que estiver a bordo.

Art. 134. O piloto mais graduado ou mais antigo que na occasião de perigo ou sinistro de qualquer embarcação se achar em terra fará apromptar e expedir com a maior diligencia catraias bem equipadas com ancorotes e viradores, a fim de se prestarem os auxilios que forem practicaveis.

Art. 135. Nenhum individuo da companhia das catraias, e muito menos os pilotos practicos de qualquer classe que sejam, poderão recusar-se ao serviço que fór possível prestar em casos de perigo ou sinistro, nem pedir ou préviamente estipular pagamento por ir e trabalhar em auxilio e soccorro do navio que d'elle precisar. A menor detenção em executar as ordens de quem tal serviço dirigir será punida com as penas correccionaes impostas por este regulamento e pelas leis geraes do reino.

Art. 136. Além do aviso, que em taes casos o piloto-mór ou o piloto que dirigir o serviço em terra tem de mandar logo ao intendente de marinha, deve tambem, quando haja naufragio, mandar participar a occorrença ao director da aliandega.

Art. 137. A paga de pilotagem propriamente dicta, tanto por entrada como por sahida, para ter o destino marcado no artigo 58 será regulada pela fórma seguinte:

Para as embarcações de longo curso

Até 160 toneladas de cada uma . . . . .	§030
Por cada tonelada que exceder a 160 . . . . .	§010

Qualquer porém que seja o numero das toneladas, a paga de pilotagem nunca poderá exceder a 7\$500 réis, ou ser inferior a 1\$200 réis.

Para as embarcações costeiras ou de cabotagem

Até 40 toneladas . . . . .	1\$200
Por cada tonelagem que exceder de 40 a 160. . . . .	§015
Por cada tonelada que exceder de 160. . . . .	§005

Art. 138. A paga dos pilotos supranumerarios, tanto pilotando navios fóra da barra como no rio Douro, quando um ou outro serviço fór concluido em um só dia. . . . .

Quando durar mais tempo, de cada um dia mais que estiver fóra da barra ou empregado no rio. . . . .

Art. 139. A catraia denominada da *Pensão* vencerá de cada navio que pilotar:

1.º Em tempo e circumstancias ordinarias . . . . .

2.º Sendo de necessidade sahir da costa, ou já com difficuldade pela barra, ou que o navio a pilotar esteja distante e receioso de se aproximar. . . . .

3.º Havendo risco e difficuldade em sahir a catraia ou chegar e atracar ao navio que deve ser pilotado e que por isso mereça maior paga, será esta avaliada em conferencia.

Art. 140. Cada catraia convenientemente tripulada para auxiliar a entrada ou sahida ou a amarração de qualquer navio vencerá:

1.º Em circumstancias ordinarias, por trabalho que não exceda a um dia. . . . .

2.º Em tempo e circumstancias mais dificeis e trabalhosas . . . . .

3.º Em casos extraordinarios ou de maior risco será este serviço avaliado em conferencia.

Art. 141. Cada barco tripulado com quatro homens para auxiliar no rio os trabalhos de pilotagem ou amarração vencerá:

1.º Em circumstancias ordinarias, pelo trabalho que não exceder a um dia. . . . .

2.º Em circumstancias mais dificeis e trabalhosas, não excedendo egualmente um dia. . . . .

3.º Cada barco tripulado com dois homens com o mesmo fim e em circumstancias ordinarias . . . . .

4.º Em circumstancias mais dificeis e trabalhosas. . . . .

Art. 142. Sempre que se fizer embarcar ancorote e virador em catraia ou qualquer outro barco que fór auxiliar os trabalhos de pilotagem ou amarração de alguma embarcação (se acaso o respe-

ctivo dono ou consignatario não fornecer aquelles objectos), mesmo que não se faça uso de taes aprestos, vencerá..... 1\$600

1.º Pela primeira ou unica vez que se fizer uso do virador, ou se largar e suspender com ancorote, incluindo o embarque..... 1\$600

2.º Quando seja preciso repetir este serviço mais d'uma vez, não excedendo trabalho d'um dia..... 2\$000

3.º Sendo o virador empregado em amarrações ou segurança de qualquer navio com ancorote ou sem elle, por um dia..... 1\$600

De cada um dia que exceder..... 1\$200

Art. 143. Quando por encalhe ou qualquer outro caso extraordinario seja evidente o risco de se perderem ou damnificarem excessivamente estes aprestos, será a sua paga avaliada em conferencia.

Art. 144. Havendo duvida sobre o pagamento do serviço de que tractam o n.º 2 dos artigos 139 e 140, e dos n.ºs 2 e 4 do artigo 141, será este negocio decidido pelo intendente de marinha, depois de ouvir o piloto-mór, ou separadamente este e o sota-piloto-mór.

Art. 145. Suscitando-se duvidas a respeito do pagamento do serviço de que tractam o n.º 3 dos artigos 139, 140 e 141, e o final do mesmo artigo 141, o intendente de marinha fará reunir em conferencia o piloto-mór, sota-piloto-mór, o piloto do turno, e dois pilotos de numero, tirados á sorte, e a opinião d'esta conferencia será presente ao referido intendente, que, em vista das razões que se lhe offerecerem, a decidirá como fór de justiça.

Art. 146. Quando algum dos contedores repugnar á decisão do intendente, este, a requerimento de qualquer das partes, remetterá todos os documentos que forem relativos ao assumpto, assim como a sua opinião por escripto ao tribunal competente.

Art. 147. Sempre que o intendente de marinha, ou quem suas vezes fizer, entender que junctamento com os peritos deve passar revista aos aprestos que têm de servir na entrada e sahida das embarcações, os pilotos-practicos de todas as classes, e quaesquer outros individuos que para esse uso os tiverem, são obrigados a apresental-os para serem examinados; e aquelles de taes aprestos que forem julgados incapazes de bom serviço não poderão mais ser empregados para o referido fim.

Art. 148. Os pilotos-practicos, que na entrada, sahida e trabalhos do rio fizerem uso de aprestos condemnados, ficam sujeitos á mulcta de 10\$000 réis, e responsaveis, segundo as leis geraes do reino, pelas avarias e mais prejuizos que d'ahi se seguirem.

## CAMINHA

Art. 149. A corporação de pilotos para a barra de Caminha será composta d'um piloto-mór, um sota-piloto-mór, quatro pilotos de numero e dois pilotos supranumerarios.

Art. 150. Os pilotos devem residir na villa de Caminha, salvo o caso em que a competente auctoridade, ouvido o piloto-mór, julgue a bem do serviço que um ou outro piloto tenha diferente residencia.

Art. 151. Os pilotos devem observar o que se estipula nas disposições especiaes para a barra de Vianna do Castello, e depois recorrer ao que se acha especialmente determinado para a barra do Porto em tudo quanto possa ser applicavel.

## VIANNA DO CASTELLO

Art. 152. A companhia ou corporação de pilotos-practicos para a barra de Vianna do Castello será composta d'um piloto-mór, um sota-piloto-mór, seis pilotos de numero, e quatro pilotos supranumerarios.

Art. 153. Todos os pilotos, de qualquer classe que sejam, devem residir na cidade de Vianna do Castello, ou o mais proximo possivel da foz do rio Lima.

Art. 154. A pilotagem da entrada e sahida de todas as embarcações, inclusivè as costeiras, pertence ao piloto-mór, sota-piloto-mór, e pilotos de numero.

Art. 155. O serviço de pilotagem fóra da barra pertence por turno seguido aos pilotos de numero e aos pilotos supranumerarios.

Art. 156. Todo o serviço no rio, á excepção do da entrada e sahida de quaesquer embarcações, pertence por turno aos pilotos supranumerarios.

Art. 157. A paga de pilotagem, propriamente dicta, tanto por entrada como por sahida, para ter o destino designado no artigo 58, será a mesma que se estabelece no artigo 137 para a barra do Porto.

Art. 158. A paga de pilotos de numero e supranumerarios para servirem fóra da barra e no rio Lima será por trabalhos, que não excedam a um dia..... 1\$000  
Excedendo, de cada um dia..... 800

Art. 159. A paga por pilotagem fóra da barra aos pilotos de numero tambem entra em caixa, e a dos pilotos supranumerarios,



tanto por pilotagem fóra da barra, como serviço no rio pertence ao individuo que a fizer.

Art. 160. A catraia que fôr pilotar os navios fóra da barra (denominada na barra do Porto *Catraia da Pensão*) vencerá de cada navio que pilotar em tempo e circumstancias ordinarias 1\$000

Em circumstancias mais difíceis, ou quando o navio a pilotar estiver distante . . . . . 2\$000

Art. 161. Cada catraia, convenientemente guarnecida de nove homens, pelo menos, para auxiliar a entrada, sahida ou amarração de qualquer navio, em circumstancias ordinarias por trabalho que não exceda a um dia . . . . . 2\$000

Em tempo e circumstancias mais difíceis e trabalhosas 3\$200

Art. 162. Cada barco, tripulado com quatro homens para auxiliar no rio, os trabalhos de pilotagem ou amarração, vencerá em circumstancias ordinarias por serviço que não exceda a um dia . . . . . 1\$200

Em circumstancias mais difíceis e trabalhosas, não excedendo egualmente a um dia . . . . . 1\$800

Sendo o barco tripulado sómente com dois homens, metade do que anteriormente se estipula.

De cada um homem que a catraia em serviço de auxilio tiver menos de nove, se descontará na paga 160 réis.

Art. 163. Quando convier dar esclarecimentos e informações por meio de signaes aos capitães ou mestres das embarcações, que andarem fóra da barra, serão os signaes feitos no castello de Vianna pelo mesmo modo e similhantemente figurado como fica disposto no artigo 115 para a barra do Porto.

Art. 164. Na barra de Vianna do Castello, além do que lhe fica consignado nos seus respectivos artigos, se observará com preferencia, no que possa ser applicavel, quanto se acha estabelecido nas disposições especiaes para o serviço da barra do Porto.

#### ESPOZENDE

Art. 165. A corporação de pilotos practicos para a barra de Espozende será composta d'um piloto-mór, um sota-piloto-mór, e d'um piloto de numero.

Art. 166. Os pilotos devem residir na villa de Espozende ou proximo á foz do rio Cavado, aonde parecer mais conveniente ao serviço publico.

Art. 167. Os pilotos devem exercer por turno, ou conjuntamente, todas as funções de pilotagem, tanto fóra da barra, como dentro d'ella, e no rio.

Art. 168. Todos os pilotos deverão observar quanto fica desi-

gnado nas disposições especiaes para a barra de Vianna do Castello, quando não fôr contrario á doutrina dos tres ultimos artigos; e bem assim o que se acha determinado para a barra do Porto em tudo que lhes possa ser applicavel na deficiencia dos principios consignados para a barra de Vianna do Castello.

#### VILLA DO CONDE

Art. 169. A corporação de pilotos practicos para a barra de Villa do Conde será composta d'um piloto-mór, um sota-piloto-mór, e um piloto de numero, e de um supra-numerario.

Art. 170. Os pilotos devem residir em Villa do Conde, ou em outro lugar proximo á foz do rio Ave, onde a competente auctordade julgar conveniente ao serviço.

Art. 171. Todos os pilotos devem observar o que se acha consignado para a barra de Vianna do Castello, e recorrer depois ao que está estipulado para a barra do Porto em tudo que possa ser-lhes applicavel.

#### AVEIRO

Art. 172. A corporação de pilotos practicos da barra de Aveiro será composta d'um piloto-mór, um sota-piloto-mór, seis pilotos de numero, e de quatro supranumerarios.

Art. 173. Todos os pilotos são obrigados a residir onde o capitão do porto julgar mais conveniente ao serviço da barra.

Art. 174. As pilotagens de entrada e de sahida das embarcações, inclusivè as costeiras, e de cabotagem, pertencem por turno ao piloto-mór, sota-piloto-mór e piloto de numero.

Art. 175. O serviço de pilotagem fóra da barra, nas embarcações que quizerem receber piloto, e dentro do rio Vouga pertence por turno aos pilotos supranumerarios.

Art. 176. A paga de pilotagem propriamente dicta, tanto por entrada como por sahida, para entrar em caixa na conformidade do artigo 58, será a que se acha consignada no artigo 137 para a barra do Porto.

Art. 177. A paga dos pilotos supranumerarios, tanto por serviço de pilotagem fóra da barra como por trabalhos do rio Vouga, quando um ou outro serviço fôr concluido em um só dia 1\$000

Quando similhante serviço levar mais tempo, de cada um dia em que o piloto estiver fóra da barra ou empregado no rio . . . . . 800

A catraia, que, guarnecida de nove ou mais homens, fôr levar piloto a navio para serviço fóra da barra . . . . . 1\$200

A catraia, que conduzir os pilotos para a entrada ou sahida, bem como a quaesquer outras que sejam empregadas no serviço da barra ou de pilotagem ..... 2,000

Art. 178. Quando a catraia ou qualquer outra pequena embarcação de remo, empregada no serviço de pilotagem, tiver menos de nove homens, ser-lhe-ha descontada na paga a quantia de 160 réis de cada homem que faltar para complemento d'aquelle numero.

Art. 179. No caso de risco em qualquer serviço, e dando-se duvidas sobre pagas, seguir-se-ha na devida proporção quanto se acha consignado nos artigos 139, 140 e 141 para a barra do Porto.

Art. 180. Os pilotos supranumerarios, sempre que o serviço da barra o permitta, terão preferencia na tripulação das catraias que se empregarem no serviço da pilotagem.

Art. 181. Quando as catraias empregadas no serviço de pilotagem forem do estado, entrarão por um duodecimo na divisão da respectiva paga.

Art. 182. Quando os ancorotes e viradores empregados no serviço da barra ou do rio forem do estado, perceberão metade do que se acha estabelecido para a barra do Porto, e não mais de tres quartos quando taes objectos pertencerem a particulares.

Art. 183. As quantias provenientes do que fica estipulado nos dois anteriores artigos, quando as catraias, os viradores e ancorotes forem do estado, entrarão no cofre da fazenda publica como indemnisação dos damnos soffridos por aquelles aprestos.

Art. 184. Todos os pilotos, cumprindo o que se acha determinado nos artigos especiaes para a barra de Aveiro, observarão tambem o que fica disposto para a barra do Porto, e possa ter devida e conveniente applicação, uma vez que não seja contrario ás disposições especiaes, que ficam consignadas.

Art. 185. Quando convier dar esclarecimentos ou informações por meio de signaes aos capitães ou mestres das embarcações que estiverem á vista da barra, serão esses signaes feitos no forte da barra pela fórma que se acha consignada no artigo 115 para a barra do Porto.

#### FIGUEIRA DA FOZ

Art. 186. A companhia ou corporação de pilotos-practicos para a barra da Figueira será composta d'um piloto-mór, um sota-piloto-mór, nove pilotos de numero, e de nove pilotos supranumerarios.

Art. 187. Os pilotos devem residir na villa da Figueira, ou

em outro qualquer logar proximo da barra, onde a competente auctoridade julgar conveniente ao serviço publico.

Art. 188. Os signaes de bandeiras, de tiros de peça e de aceno, de que tractam os artigos 115 e 116, serão feitos na torre de Sancta Catharina com bandeiras semelhantes, e com os mesmos significados que se indicam naquelles dois artigos.

Art. 189. Na paga das catraias (consignada nas disposições especiaes para a barra do Porto) em serviço de auxilio, se abaterá a quantia de 200 réis de cada um homem que tiver de menos em relação ao numero de nove.

Art. 190. Em tudo que não fôr puramente local e contrario aos precedentes artigos, observar-se-ha quanto se acha estipulado nas disposições especiaes para a barra do Porto.

#### S. MARTINHO

Art. 191. A corporação de pilotos-practicos no porto de S. Martinho será composta d'um piloto-mór, um sota-piloto-mór, um piloto de numero e um supranumerario.

Art. 192. Os pilotos devem residir na povoação de S. Martinho, podendo algum d'elles ser temporariamente destacado para outro ponto proximo, se o capitão do porto assim o julgar conveniente ao serviço da barra.

Art. 193. A pilotagem de entrada e de sahida de todas as embarcações pertence, por turno, ao piloto-mór, sota-piloto-mór, e ao piloto de numero.

Art. 194. As embarcações costeiras ou de cabotagem, menores de 50 toneladas, não são obrigadas a tomar piloto, mas quando, voluntariamente, o quizerem, lhes será logo fornecido.

Art. 195. O serviço de pilotagem fóra da barra ás embarcações que o requisitarem, pertence ao piloto supranumerario, e, na falta d'este, a quem o substituir.

Art. 196. O serviço dentro do porto, por trabalhos que não forem de entrada ou de sahida, pertence, por turno, a todos os pilotos.

Art. 197. Quando os serviços indicados nos dois anteriores artigos vierem a ser effectuados pelo piloto-mór, sota-piloto-mór ou piloto de numero, a paga entrará na caixa, e quando pelo piloto supranumerario, o pagamento será individual.

Art. 198. A paga de pilotagem propriamente dicta, tanto por entrada como por sahida, incluindo o amarrar e desamarrar os navios, para ter applicação consignada no artigo 58, será a seguinte:

O minimo de qualquer embarcação..... 1,000

Toda a embarcação de longo curso, seja qual for o seu  
 aparelho ou motor, de cada uma tonelada até 80 . . . . . \$800

De cada uma tonelada que exceder a 80 . . . . . \$800

O maximo de qualquer navio . . . . . 4\$000

Tanto as embarcações costeiras até 50 toneladas, que voluntariamente quizerem ser pilotadas, como as de maior lote, que o têm de ser, pagarão, por entrada ou por sahida, o minimo e mais metade do excedente d'este, que pagaria qualquer navio de longo curso de egual lotação.

Art. 199. A paga do piloto, que fôr empregado no serviço fóra da barra será:

Por trabalho que fôr concluido em um só dia . . . . . 1\$000

Dé cada um dia seguido que exceder . . . . . \$800

Art. 200. A paga de qualquer piloto, por serviço dentro do porto, será:

Por trabalho que excede a um dia . . . . . 1\$000

De cada um dia seguido que exceder . . . . . \$800

Art. 201. A catraia que fôr levar piloto (quando pedido) a qualquer embarcação, para serviço fóra da barra . . . . . 1\$000

Art. 202. A cada catraia guarnecida de nove homens, pelo menos, para auxiliar a entrada ou saída e amarração de qualquer navio, por trabalho que não exceda e um dia . . . . . 2\$000

Art. 203. Quando por circumstancias do tempo, ou de quaesquer occorrencias extraordinarias, houver mais trabalho ou risco em effectuar os serviços de que tractam os dois anteriores artigos, seguir-se-ha, na devida proporção, o que a similhante respeito se acha consignado nos artigos 139 e 140 para a barra do Porto.

Art. 204. Todas as vezes que, na catraia, se embarcar ancorote e virador, para auxiliar os trabalhos de pilotagem e amarração de qualquer navio (se aquelles objectos não forem fornecidos por estes nos seus agentes) ainda mesmo que de taes aprestos não se faça uso, vencerão . . . . . \$300

Servindo o virador com ancorote, ou sem elle, em trabalho que não exceda a um dia . . . . . 1\$000

Em cada um dia a mais, que effectivamente servirem.. \$800

Art. 205. A catraia entrará, por uma fracção razoavel, na divisão do respectivo vencimento.

Art. 206. Quando convier dar esclarecimentos e informações, por meio de signaes, aos capitães ou mestres das embarcações, que estiverem fóra da barra, serão, esses signaes feitos no forte da barra, usando de bandeiras similhantes, e com os mesmos significados, que são indicados no artigo 115 para a barra do Porto.

Art. 207. Os pilotos, dando inteiro cumprimento aos que lhes

fica especialmente designado, observarão de preferencia o que se acha estabelecido para o serviço da barra do Porto, uma vez que possa ser-lhes applicavel, e que não seja contrario ao que se lhes estipula para a respectiva barra.

## SETUBAL

Art. 208. A companhia ou corporação de pilotos-practicos da barra de Setubal será composta de um piloto-mór, um sota-piloto-mór, quatorze pilotos de numero, e oito pilotos supranumerarios.

Art. 209. Quando o piloto-mór ou sota-piloto-mór não residir espontaneamente no logar da Arribada, alternarão elles entre si esse serviço de modo, que um d'elles esteja sempre naquella localidade, para d'alli dirigir o serviço de pilotagem, e providenciar sobre qualquer occorrença na barra.

Art. 210. Com o piloto-mór ou com o sota-piloto-mór estarão no referido logar da Arribada os pilotos de numero, e os supranumerarios, que o capitão do porto julgar conveniente para que o serviço da barra se faça com presteza e regularidade.

Art. 211. Os navios de entrada serão pilotados, como até aqui se tem practicado, em embarcações proprias da corporação, tripuladas pelos mesmos pilotos ou mesmo por quaesquer maritimos, mas neste caso á custa da caixa, se o motivo fôr de conveniencia para a corporação, mas á custa do piloto ou pilotos, que a isso deram causa, quando proceder de falta individual de qualquer d'elles.

Art. 212. As pilotagens de entrada, e as de sahida de todas as embarcações não costeiras, desde a barra até ao ancoradouro da carga e descarga, e vice-versa, pertencem por turno aos pilotos de numero. O piloto-mór ou o sota-piloto-mór, sempre que seja possivel e conveniente ao serviço, achar-se-ha na barra, para auxiliar pessoalmente a entrada e sahida dos navios.

Art. 213. O serviço de pilotagem practico fóra da barra, quando por qualquer motivo fôr requisitado, a entrada e sahida das embarcações costeiras, quando voluntariamente quizerem ser pilotadas, e o serviço do rio, com excepção das entradas e sahidas das embarcações de longo curso (não costeiras) pertence aos pilotos supranumerarios.

Art. 214. A paga de pilotagem propriamente dicta, tanto por entrada como por sahida, e que deve entrar em caixa, por pertencer aos pilotos de numero, na conformidade do artigo 59 será a seguinte:

O minimo de cada embarcação . . . . . 2\$000

Toda a embarcação não costeira, seja qual fôr o seu aparelho, o motor até 150 toneladas de cada uma .... \$030

De cada uma, que medir acima de 150 toneladas.... \$010

A maxima paga de pilotagem será..... 7\$500

Art. 215. A paga dos pilotos supranumerarios, que não entra em caixa, é a seguinte:

Toda a embarcação costeira nacional (d'um para outro ponto do continente), que quizer ser pilotada, pagará o minimo, e mais metade acima do minimo do que se estabelece para os navios de longo curso de egual lotação.

O serviço de piloto-practico fóra da barra, e por qual-quer trabalho no rio Sado, que não exceder a um dia .. 1\$000

Quando similhante serviço durar mais tempo, de cada um dia successivo que exceder ..... \$800

Art. 216. A paga de qualquer serviço de pilotagem aos pilotos de numero, que deve entrar em caixa, será satisfeita á vista da cedula passada pelo capitão do porto, a qual servirá de recibo da quantia percebida. A paga de qualquer recibo de pilotagem aos pilotos supranumerarios será directa e individual.

Art. 217. Sempre que se julgue de utilidade dar esclarecimentos, informações e avisos por meio de signaes aos capitães ou mestres das embarcações, que estiverem fóra da barra, serão os signaes feitos da Torre de Outão, usando de bandeiras eguaes, e com os mesmos significados, que se indicam no artigo 115 para a barra do Porto.

#### VILLA NOVA DE MIL-FONTES

Art. 218. A corporação de pilotos practicos de Villa Nova de Mil-fontes será composta de um piloto-mór, e d'um piloto de numero.

Art. 219. Os pilotos devem residir nos logares, que lhes destinar o respectivo capitão do porto, combinando este a commodidade dos mesmos pilotos com as conveniencias do serviço.

Art. 220. A pilotagem de entrada e sahida de todas as embarcações (inclusive as costeiras e de pesca, que voluntariamente quizerem ser pilotadas) será feita pelo piloto-mór, e a paga d'essa pilotagem revertirá toda a seu favor.

Art. 221. O piloto de numero servirá tão sómente no impedimento do piloto-mór, e neste caso lhe pertencem dois terços da pilotagem, revertendo o resto a favor do piloto-mór, se o impedimento fôr por molestia; quando porém a ausencia fôr voluntaria, ou por motivo de licença, pertencer-lhe-ha toda a pilotagem.

Art. 222. As embarcações estrangeiras e as nacionaes, que

não forem costeiras ou de pesca (artigo 37), são obrigadas a tomar piloto para a entrada e sahida da barra.

Art. 223. A paga de pilotagem propriamente dicta será a seguinte:

O minimo de qualquer pilotagem por entrada e sahida \$800

Toda a embarcação nacional o estrangeira, seja qual fôr o seu aparelho ou motor até 150 toneladas, pagará de cada tonelada..... \$030

De 150 toneladas para cima de cada uma mais que medir..... \$010

O maximo de qualquer pilotagem ..... 5\$000

Art. 224. Em cada um dia, em que o piloto ficar a bordo fóra da barra, ou fôr empregado em trabalho dentro do porto \$800

Art. 225. A catraia ou barco que conduzir o piloto a bordo para a entrada, ou que o conduzir para terra depois de ter pilotado o navio por sahida, vencerá ..... \$800

Art. 226. A catraia ou barco, que, tripulada com sete homens, fôr empregada em circumstancias ordinarias no serviço de entrada ou sahida da barra, de qualquer embarcação, seja ou não costeira, vencerá ..... 1\$600

Quando a mesma catraia ou barco fôr empregado em circumstancias extraordinarias ..... 2\$400

Art. 227. A catraia ou barco, que em circumstancias ordinarias ou extraordinarias, fôr guarnecido com mais de sete homens, descontar-se-ha 160 réis de cada um homem, que faltar para esse numero.

#### VILLA NOVA DE PORTIMÃO

Art. 228. A corporação de pilotos de Villa Nova de Portimão será formada de um piloto-mór, tres pilotos de numero, e tres supranumerarios.

Art. 229. Os pilotos devem residir em Ferragudo, podendo algum d'elles ser, temporariamente, destacado para outro ponto proximo, se o capitão do porto assim o julgar conveniente ao serviço da barra.

Art. 230. As pilotagens de todas as embarcações, tanto de entrada desde a barra até ao ancoradouro defronte da alfandega, como de sahida desde este ponto até á barra, pertencem, por turno, ao piloto-mór, sota-piloto-mór, e pilotos de numero.

Art. 231. O serviço fóra da barra, e o extraordinario dentro do rio de Villa Nova, pertence tambem, por turno, aos pilotos supranumerarios.

Art. 232. Todas as embarcações, tanto nacionaes como extran-

geiras, á excepção das de pesca e costeiras (artigo 37), são obrigadas a tomar o piloto.

Art. 233. A paga de pilotagem propriamente dicta, tanto por entrada como por sahida, e que deve entrar em caixa (artigo 58) será a seguinte:

O minimo de qualquer pilotagem.....	1\$200
Toda a embarcação, incluindo as costeiras e de pesca, que, voluntariamente, quizerem ser pilotadas, qualquer que seja o seu aparelho e motor, até 150 toneladas de medição, de cada uma tonelada.....	\$030
De cada tonelada que exceder a 150 .....	\$010
O maximo de qualquer pilotagem .....	6\$000
Art. 234. A paga dos pilotos supranumerarios, tanto fóra da barra como dentro do rio, é individual, e será por trabalho que não exceder a um dia.....	1\$000
De cada um dia seguido que exceder .....	\$800
A catraia que levar piloto ao navio fóra da barra vencerá .....	1\$000

Art. 235. Se na entrada ou sahida d'um navio fór necessario o auxilio de barco tripulado por nove homens pelo menos, este vencerá em circumstancias ordinarias de tempo ou de mar..

Art. 236. Quando uma catraia ou barco, guarnecido por nove homens, fór empregado nos trabalhos do rio, este vencerá em cada dia.....

Art. 237. Se as guarnições dos barcos, mencionadas nos dois artigos antecedentes, tiverem de menos algum homem, diminuir-se-ha a quantia de 200 réis por cada um que faltar para completar o numero de nove.

Art. 238. Quando por causa de tempo, mar ou quaesquer circumstancias extraordinarias, houver maior trabalho ou risco para effectuar os serviços de que tractam os artigos 235 e 236, seguir-se-ha, na devida proporção, o que a tal respeito se acha consignéado nos artigos 139 e 140 para a barra do Porto.

Art. 239. No caso de ser necessario dar informações ou fazer avisos, por meio de signaes, aos capitães dos navios que demandarem a barra, serão semelhantes signaes feitos na furtaleza de Sancta Catharina, e pela mesma fórma que se acha consignéado no artigo 115 para a barra do Porto.

#### FARO E OLHÃO

Art. 240. A companhia ou corporação de pilotos practicos para as barras e portos de Faro e Olhão será promiscuamente com-

posta d'um piloto-mór, um sota-piloto-mór, quatro pilotos de numero e quatro supranumerarios.

Art. 241. Os pilotos podem residir em Faro ou Olhão, com tanto que o piloto-mór ou sota-piloto-mór resida sempre em Faro, e que um piloto de numero, e um supranumerario, pelo menos, residam em Olhão, ou sejam para alli destacados, como o respectivo capitão do porto tiver por mais conveniente a bem do serviço publico.

Art. 242. A pilotagem de entrada e de sahida por qualquer das barras de todas as embarcações pertence ao piloto-mór, sota-piloto-mór e pilotos de numero.

Art. 243. As embarcações costeiras (artigo 37) não são obrigadas a tomar piloto; porém, quando voluntariamente o quizerem, lhes será logo fornecido.

Art. 244. O serviço de pilotagem fóra da barra ás embarcações que o requisitarem pertence por turno aos pilotos supranumerarios.

Art. 245. Os trabalhos extraordinarios (não ligados á entrada ou sahida das embarcações) dentro de qualquer dos portos pertencem por turno aos pilotos supranumerarios.

Art. 246. A paga de pilotagem propriamente dicta, tanto por entrada em qualquer das barras até ao ancoradouro do porto do destino, e d'este por sahida até fóra da barra, e que deve entrar em caixa (artigo 58) será a seguinte:

O minimo de qualquer embarcação.....	1\$000
Toda a embarcação, incluindo as costeiras, que voluntariamente quizerem ser pilotadas, qualquer que seja o seu aparelho ou motor, até 150 toneladas, cada tonelada ..	\$030
De cada tonelada que exceder a 159 .....	\$010
Maximo de qualquer embarcação .....	5\$400

Art. 247. A paga de piloto supranumerario, que fór empregado em serviço extraordinario fóra ou dentro de qualquer das barras, será:

Por trabalho que fór concluido em um só dia .....	1\$000
De cada um dia seguido que exceder.....	\$800

Art. 248. Ao barco ou catraia que fór levar piloto (quando pedido) a qualquer embarcação para o serviço fóra da barra, e ao piloto ou pilotos para metterem o navio dentro da barra

Art. 249. Ao barco ou catraia tripulada ao menos por nove homens para auxiliar a entrada, sahida ou amarração de qualquer navio, por trabalho que não exceda a um dia ....

Art. 250. Quando, por motivo de máo tempo, ou quaesquer outras circumstancias, houver maior trabalho ou risco em effectuar os serviços indicados nos dois anteriores artigos, seguir-

se-ha na devida proporção o que a similhante respeito se acha consignado nos artigos 139 e 140 para a barra do Porto.

Art. 251. Sempre que um piloto supranumerario, por qualquer motivo legitimo e urgente, fizer o serviço de entrada ou de sahida de qualquer embarcação que pertença a piloto de numero, receberá aquella metade da respectiva paga, entrando a outra metade na caixa, e se o serviço feito pelo piloto supranumerario fôr motivado por falta individual de qualquer piloto de numero, descontar-se-ha a este na divisão do producto existente em caixa a paga do piloto supranumerario.

Art. 252. Quando, em circumstancias favoraveis, o banco ou catraia auxiliadora tiver menos de nove homens, descontar-se-ha a auxilia de 200 réis por cada um homem que faltar para preencher aquelle numero, e o barco ou catraia entrará por uma fração razoavel na divisão do respectivo vencimento.

## TAVIRA

Art. 253. A corporação de pilotos-practicos da barra de Tavira será composta d'um piloto-mór e d'um piloto de numero, os quaes deverão residir no logar que lhes destinar o respectivo capitão do porto, combinando este a commodidade dos mesmos pilotos com as conveniencias do serviço.

Art. 254. A pilotagem de entrada e sahida de todas as embarcações (inclusivè as costeiras e as de pesca, que voluntariamente quizerem ser pilotadas) será feita pelo piloto-mór, a quem ficará pertencendo o producto da mesma pilotagem.

Art. 255. O piloto de numero servirá tão sómente no impedimento do piloto-mór, e neste caso pertencem-lhe dois terços da pilotagem, revertendo o outro terço a favor do piloto-mór, se o impedimento fôr por molestia; porém se a ausencia fôr por motivo de licença, ou voluntaria, toda a pilotagem pertencerá ao piloto de numero.

Art. 256. Todas as embarcações, tanto nacionaes como estrangeiras, á excepção das de pesca e costeiras (artigo 37), são obrigadas a tomar piloto para a entrada e sahida da barra.

Art. 257. A paga de pilotagem propriamente dicta, tanto por entrada como por sahida, será a seguinte:

O minimo, que pagará qualquer embarcação nacional ou estrangeira, por entrada ou sahida da barra, será . . . \$800  
Toda a embarcação nacional ou estrangeira, incluindo as de pesca e as costeiras, que voluntariamente quizerem ser pilotadas, seja qual fôr o seu apparelho ou motor, até 150 toneladas, pagará de cada uma tonelada . . . \$630

De 150 toneladas para cima, de cada uma mais que medir \$010  
O maximo que poderá pagar qualquer embarcação nacional ou estrangeira . . . . . 4\$800

Art. 258. Em cada um dia, que ficar piloto a bordo fóra da barra, ou fôr empregado em trabalhos dentro do porto, o piloto vencerá 800 réis.

Art. 259. A catraia ou barco convenientemente guarnecido que fôr pilotar qualquer embarcação ou conduzir para terra o piloto, depois de ter este feito o serviço, vencerá por qualquer d'estes trabalhos 800 réis.

Art. 260. A catraia ou barco guarnecido com sete homens, que fôr empregado em circumstancias ordinarias no serviço de entrada ou sahida da barra de qualquer embarcação, seja ou não costeira, vencerá . . . . . 1\$600

O mesmo serviço em circumstancias extraordinarias . . 2\$400

Art. 261. A catraia ou barco, que, em circumstancias ordinarias ou extraordinarias, tiver menos de sete homens, terá o desconto de 160 réis por cada um homem que faltar para aquelle numero.

## VILLA REAL DE SANCTO ANTONIO

Art. 262. A corporação de pilotos-practicos para o rio e barra de Villa Real de Sancto Antonio será composta d'um piloto-mór, um sota-piloto-mór e d'um piloto supranumerario para os trabalhos da barra; e de mais quatro pilotos especialmente destinados aos trabalhos do rio.

Art. 263. Os pilotos devem residir nos logares que lhes destinar o respectivo capitão do porto.

Art. 264. A pilotagem de entrada e sahida da barra de todas as embarcações, inclusivè as costeiras (artigo 37) e de pesca, que exigirem piloto, será feita pelo piloto-mór e sota-piloto-mór.

Art. 265. O piloto supranumerario entrará tão sómente em serviço quando se derem os casos designados nos artigos 14 e 16, pertencendo-lhe então ter parte na divisão do producto existente em caixa.

Art. 266. A importancia d'estas pilotagens entrará em caixa para ser dividida, em conformidade do artigo 59.

Art. 267. O piloto supranumerario será tambem empregado em trabalhos extraordinarios (não ligados á entrada e sahida, ou partida e regresso do rio) no ancoradouro da villa, e em pilotar fóra da barra os navios que o requisitarem, mas nestes casos o pagamento será feito ao individuo, e não á corporação.

Art. 268. Os trabalhos do rio, desde o ancoradouro dentro da

barra até Mertola, e vice-versa, serão feitos por turno, pelos quatro pilotos destinados para esse serviço, de que tracta e artigo 1, *in fine*, sendo individual o pagamento d'estes trabalhos.

Art. 269. A paga de pilotagem será a seguinte:

O minimo de pilotagem que tem a pagar qualquer embarcação nacional ou estrangeira, incluindo as de pesca e costeiras, que voluntariamente pedirem piloto, quer seja por entrada ou sahida da barra; será de . . . . .	§800
Toda a embarcação nacional ou estrangeira, incluindo as de pesca e costeiras, que forem pilotadas, seja qual fôr o seu apparelho e motor, que medir até 150 toneladas, por cada uma . . . . .	§030
De 150 toneladas para cima, de cada uma mais que medir	§010
O maximo que tem a pagar qualquer embarcação nacional ou estrangeira será . . . . .	5§400

Art. 270. Quando acontecer que o piloto fique a bordo fóra da barra, ou empregado em trabalhos extraordinarios no ancoradouro defronte da villa, vencerá em cada dia . . . . .

Art. 271. A paga ao piloto pelos trabalhos do rio, não excedendo a um dia, será . . . . .

De cada dia successivo que exceder . . . . .

Art. 272. A catraia ou barco, que fôr pilotar qualquer embarcação, vencerá por esse serviço . . . . .

Art. 273. A catraia ou barco guarnecido com sete homens, que fôr empregada no serviço de qualquer embarcação da entrada ou sahida da barra, em circumstancias ordinarias, vencerá por trabalho que não exceder a um dia . . . . .

Art. 274. A catraia ou barco, que prestar o serviço mencionado no artigo antecedente, em circumstancias extraordinarias de mar e vento rijo, vencerá . . . . .

Art. 275. Cada catraia ou barco guarnecido com sete homens, que fôr empregado nos trabalhos do rio, vencerá por serviço que não exceder a um dia . . . . .

Art. 276. De cada homem que se augmentar ou diminuir nas guarnições dos barcos de que tractam os tres artigos antedecentes se addicionará ou diminuirá a quantia de 200 réis ás pagas estipuladas nos mesmos artigos.

Secretaria de estado dos negocios da marinha e ultramar, em 30 de setembro de 1859. — *Adriano Mauricio Guilherme Ferreri*.

#### PORTARIA DE 15 DE OUTUBRO

Determinando o documento, com que os capitães ou mestres de navios devem mostrar que não trazem lastro algum.

#### PORTARIA DE 21 DE NOVEMBRO

Ordenando que os intendentes de marinha e capitães de portos admittam o despacho como capitães e pilotos dos navios mercantes independentemente de apresentação das cartas de exame os individuos, que na data da portaria de 5 de fevereiro já tivessem feito duas ou mais viagens de longo curso na qualidade de capitães ou pilotos; e que o conselho da eschola naval, depois de verificar em vista das matriculas e derrotas o facto das duas viagens de longo curso, anteriores á data da citada portaria, passe aos capitães e-pilotos, que o pedirem, o certificado correspondente, que será sempre exigido pelas auctoridades maritimas no acto das matriculas.

#### ANNO DE 1860

#### EDITAL DE 8 DE MARÇO PELO CONSELHO DE SAUDE

Reunindo em um só regulamento as medidas quarentenarias em vigor.

(Ao artigo 98)

#### PORTARIA DE 21 DE JUNHO

Manda sua majestade el-rei pelo ministerio das obras publicas, commercio e industria communicar ao syndico da camara dos corretores da praça do commercio de Lisboa que por decreto com data de 21 do corrente foi approvada a organização definitiva da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, e que por este motivo deverão as suas acções ser cotadas como os titulos de identica natureza. Paço das Necessidades em 21 de junho de 1860. — *Antonio de Serpa Pimentel*.

#### CARTAS DE LEI DE 30 DE JULHO E 22 DE AGOSTO E INSTRUÇÕES DE 25 DE SETEMBRO

Decretando a contribuição industrial . . . . . e em especial a respeito dos negociantes, fabricantes, companhias e sociedades.

## CARTA DE LEI DE 23 DE AGOSTO

Contendo a tabella dos direito de tonelagem e preço de armazenagem nas alfandegas, reduzidos ao novo systema de pesos e medidas estabelecido pelo decreto de 13 de dezembro de 1852.

## CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 13 DE OUTUBRO

Do — Tractado de amizade, navegação e commercio com o reino de Siam de 10 de fevereiro de 1859.

(Ao regulamento para serviço das barras de 23 de agosto de 1839 titulo III)

## DECRETO DE 26 DE DEZEMBRO

Approvando o contracto de 20 do corrente mez entre o governo e Luiz Burnay para o estabelecimento de um serviço regular de reboques no porto de Lisboa, ficando o mesmo contracto sujeito á approvação das côrtes (a).

---

**ANNO DE 1861**


---

## CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 3 DE ABRIL

Do — Tractado de paz, amizade e commercio com o imperio do Japão de 3 de agosto de 1860.

## CARTA DE LEI

Convertendo em lei o contracto approved pelo decreto de 26 de Dezembro de 1860

Dom Pedro, por graça de Deus Rei de Portugal e dos Algar-

(a) Foi convertido em lei por carta de lei de 3 de abril de 1861.

ves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as côrtes geraes decretaram, e nós queremos a lei seguinte:

Art. 1. É convertido em lei o contracto provisorio approved por decreto de 26 de dezembro do anno passado, e celebrado no ministerio da marinha e ultramar com Luiz Bournay, para o estabelecimento de vapores de reboque no porto de Lisboa, nos termos das condições que fazem parte da presente lei.

Art. 2. Fica revogada a legislação em contrario.

Mandamos portanto a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e guardem, e façam cumprir e guardar, tão inteiramente como nella se contem.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar a faça imprimir, publicar e correr. Dada no paço das Necessidades, aos 3 de abril de 1861. — El-rei, com rubrica e guarda. — *Carlos Bento da Silva*. — Logar do sello grande das armas reaes.

Carta de lei, pela qual Vossa Magestade, tendo sancionado o decreto das côrtes geraes de 18 de março ultimo, que approva o contracto provisorio celebrado com Luiz Bournay, para o estabelecimento de vapores de reboque no porto de Lisboa, o manda cumprir e guardar como nelle se contém, pela fórma retro declarada. — Para vossa Magestade ver. — *Raymundo Maria Jacobetty* a fez.

Contracto provisorio, approved por decreto de 26 de dezembro do anno proximo passado, e celebrado com Luiz Bournay, para o estabelecimento de vapores de reboque no porto de Lisboa, que faz parte da lei d'esta data

Artigo 1. O concessionario obriga-se a estabelecer um serviço regular de reboques no porto de Lisboa, a fim de facilitar aos navios de vela a entrada e sahida da barra, de os conduzir de um a outro ponto no Tejo, e prestar-lhes soccorro em occasião de perigo ou naufragio.

Art. 2. O concessionario obriga-se a ter sempre em estado de prompto serviço um vapor, e a augmentar o seu numero de accordo com o governo, conforme as necessidades do commercio; e nunca se recusará a desempenhar qualquer serviço de reboque ou de soccorro todas as vezes que a isso não obstarem circunstancias extraordinarias de tempo ou mar, das quaes conhecerá a intendencia de marinha ou a capitania do porto de Lisboa.

Art. 3. O concessionario obriga-se a fazer o serviço de rebo-



ques pelos preços e condições da tabella annexa, que faz parte integrante do presente contracto, sendo esses preços considerados o *maximum*.

Se porém circumstancias extraordinarias de tempo ou mar justificarem um augmento de preço, como compensação de serviço extraordinario, nem por isso o concessionario deixará de fazer esse serviço, ficando em tal caso a compensação reclamada dependente de arbitramento da capitania do porto de Lisboa, precedendo summario conhecimento, ouvidos todos os interessados.

§ unico. O governo, de accordo com o concessionario, poderá fazer na respectiva tabella dos preços as alterações que a experiencia mostrar convenientes.

Art. 4. Em occasião de mau tempo deverá o concessionario prestar serviço de preferencia aos navios que, em virtude de sua posição, estado de avaria ou natureza da reclamação, mais urgentemente carecerem do auxilio do vapor de reboque, devendo este serviço ser sempre preferido a qualquer outro, embora mais retribuido pela respectiva tabella.

§ unico. No caso de duvida sobre a preferencia do serviço a prestar, será resolvida de plano pelo intendente da marinha, capitão do porto, ou por quem, na sua ausencia ou impedimento, fizer as suas vezes.

Art. 5. O governo concede ao concessionario o exclusivo durante dez annos para o estabelecimento de vapores de reboque no porto de Lisboa.

§ unico. O exclusivo de que tracta este artigo não se estende aos navios do estado ou mercantes fretados por conta d'este, nem aos navios de guerra estrangeiros; nem comprehende os casos extraordinarios em que se tracte de salvar vidas em imminente perigo, considerando-se em tal caso sempre livres a concorrência e quaesques esforços para lograr aquelle humanitario intento.

Art. 6. O praso de dez annos marcado no artigo antecedente começará a contar-se seis mezes depois do dia em que fôr publicada a lei que saneionar o presente contracto.

Art. 7. Os barcos de vapor empregados deverão ser de solidez e apropriada construcção, força não inferior a oitenta cavallos, e providos de todos os necessarios aprestos e aparelhos em bom estado, para com segurança poderem prestar o serviço a que são destinados.

§ unico. A solidez e apropriada construcção dos vapores será certificada pela associação dos Lloyds de Inglaterra e verificada pelas auctoridades maritimas do porto de Lisboa.

Art. 8. O governo não abonará ao concessionario subsidio algum pecuniario, mas debaixo da fiscalisação do mesmo governo,

e durante o tempo do exclusivo será permittido ao concessionario importar, livre de quaesquer direitos, os barcos de vapor para serviço da empreza e as machinas, caldeiras e amarrações necessarias.

Art. 9. Os vapores de reboque entrando ou sahindo a barra, em serviço ou para serviço, sempre serão isentos de pagar pilotagem; mas os navios rebocados ficam sujeitos a esse pagamento, nos termos do regulamento respectivo.

Art. 10. O concessionario poderá constituir a empreza em sociedade anonyma ou companhia, na conformidade das disposições do codigo commercial portuguez, ficando a sua constituição dependente da approvação dos estatutos pelo governo.

Art. 11. Se, passado um anno depois da promulgação da lei que sancionar o presente contracto, o concessionario não tiver começado a exploração do serviço a que se propõe, ficará sem effeito o privilegio que pelo presente contracto lhe é concedido.

Art. 12. As disposições do presente contracto ficam dependentes da approvação do poder legislativo na parte necessaria.

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 3 de abril de 1861. — *Carlos Bento da Silva*.

Tabella demonstrativa dos preços maximos de reboque do vapor em circumstancias ordinarias, referidos a toneladas de arqueação portuguezas

Tonelagem dos navios		Para dentro do rio, não excedendo a uma distancia de tres milhas nauticas	Para dentro e fóra da barra
Até toneladas	50	9\$000	30\$000
	51 a 100	12\$000	35\$000
	101 a 200	16\$000	40\$000
	201 a 300	20\$000	45\$000
	301 a 400	24\$000	50\$000
	401 a 500	28\$000	55\$000
	501 a 600	32\$000	60\$000
	601 a 700	36\$000	65\$000
	701 a 800	40\$000	70\$000
	801 a 900	44\$000	75\$000
	901 a 1:000	48\$000	80\$000

N. B. Quando a distancia fôr maior de tres milhas, o preço do reboque será de mais de 50 por cento.

## Observações

1.º O reboque para sahida de um navio é dado desde o quadro da alfandega até fóra dos cachopos do norte ou sul da barra, de modo que não possa haver perigo para o navio rebocado.

O reboque na entrada conta-se desde fóra da barra do norte ou sul, na altura de Cascaes, até ao quadro da alfandega. Se porém por qualquer motivo estranho ao vapor o navio rebocado der fundo em Belem ou noutro ponto do rio e tenha demora nesse ponto, o preço do reboque será o mesmo como se tivesse ido até ao quadro.

2.º Em casos extraordinarios, e especialmente quando houver mau tempo, quer seja dentro do rio ou fóra da barra, o custo do reboque será objecto de ajuste particular, na conformidade do disposto no artigo 3 do respectivo contracto.

3.º Todas as vezes que qualquer navio necessitar de reboque, deverá avisar a administração do vapor por meio de carta assignada pelo seu proprietario ou consignatario, e se o reboque tiver logar de manhã, este aviso deve ser feito na vespera, aliás bastarão seis horas da sahida.

4.º Os reboques fluviaes serão os que se derem entre o quadro e Paço de Arcos.

5.º Todo o navio que tiver pedido o vapor de reboque e que depois prescindir d'elle, entrando ou sahindo á vela, pagará metade da taxa designada na tabella.

6.º Se o vapor sahir fóra da barra com o fim de rebocar qualquer navio que o tenha requisitado, e que ainda mesmo por motivo de força maior se não sirva d'elle, pagará a taxa por inteiro.

7.º Nenhum navio poderá contar com o reboque sem que o seu proprietario ou consignatario esteja munido do respectivo bilhote; porém se dada esta circumstancia apparecer algum navio em perigo, este será servido em primeiro logar.

8.º Todas as vezes que se avistar qualquer navio pedindo reboque, o vapor antes de se approximar d'elle lhe fará as seguintes perguntas:

Tem carta limpa?

Ha doença a bordo?

Traz toda a tripulação com que sahio do ultimo porto?

Se houver engano da parte do capitão do navio de vela e o vapor de reboque tiver de ficar impedido na quarentena, o proprietario ou o consignatario do mesmo navio rebocado terá de

pagar 50/000 réis por cada dia que o vapor não poder trabalhar por tal motivo.

9.º Os navios precedentes de portos sujos não têm direito a exigir o serem rebocados; porém se um navio vindo de porto sujo estiver em perigo e pedir reboque e este lhe for dado, tendo por isso o vapor de ficar de quarentena, nesse caso pagar-se-ha por cada dia impedido a mesma taxa estabelecida no artigo antecedente.

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 3 de abril de 1861. *Carlos Bento da Silva.*

## CARTA DE LEI DE 26 DE ABRIL

(Sobre imposto de sello . . . . . e em especial dos papeis commerciaes.)

(Ao artigo 1293)

## PORTARIA DE 11 DE JUNHO

Constando a sua majestade el-rei que na intendencia de marinha da cidade do Porto existe o antigo costume de não permittir se cortem madeiras de construcção naval nas mattas particulares, nem se proceda ás construcções de navios sem previa licença d'aquella intendencia, pelo que se exige o pagamento de emolumentos não fixados por lei; e convindo fazer cessar quanto antes uma practica nociva ao desenvolvimento de um dos mais importantes ramos de industria nacional, e inteiramente contraria ás disposições do artigo 1293 do codigo commercial: ha por bem o mesmo augusto senhor determinar que acabe por um vez a exigencia de semelhantes licenças nos casos mencionados, sendo livre aos constructores proceder aos referidos córtes de madeiras e ás construcções como lhes for conveniente, sem dependencia previa da auctoridade maritima, a qual comtudo, em conformidade do supracitado artigo do codigo, não permittirá que os navios novamente construidos possam apparelhar para navegar sem se verificar por vistoria, feita pelos competentes peritos, o seu estado de navegabilidade, pelo que, e só então, a mesma auctoridade poderá exigir os emolumentos estabelecidos na tabella approvada pelo decreto de 13 de janeiro de 1837, e mandada observar, em relação ao assumpto, por portaria de 16 de outubro do mesmo anno.

O que, pela secretaria de estado dos negocios da marinha e ultramar, se participa ao conselheiro intendente da marinha do Porto para os devidos effeitos.

Paço, em 11 de junho de 1861. — *Carlos Bento da Silva.*

### CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 18 DE JULHO

Do—Tractado de 22 de junho de 1861 para abolição dos direitos do Stade ou de Braunschauen.

### CARTA DE LEI DE 17 DE AGOSTO

(Sobre sello..... e em especial dos papeis commerciaes.)

### CARTA DE LEI DE 11 DE SETEMBRO

.....  
 Artigo 1. As sociedades anonymas, e outras associações industriaes, commerciaes e financeiras, para cuja existencia legal é necessario no imperio francez a auctorisação do governo, poderão, tendo-o obtido, exercer em Portugal os seus direitos, e litigar perante os tribunaes, conformando-se com as leis do reino.

Art. 2. É o governo auctorisado a fazer equal concessão, por decreto real, ouvido o conselho geral do commercio, industria e agricultura, ás sociedades da mesma natureza existentes em outro qualquer paiz, mediante reciprocidade.

Art. 3. Fica revogada a legislação em contrario.  
 .....

### CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 14 DE OUTUBRO

Do—Tractado de commercio e navegação com a republica do Perú de 26 de março de 1853.

## ANNO DE 1862

(Ao artigo 1290)

### PORTARIA DE 12 DE ABRIL

Convinde prevenir quaesquer duvidas, que nas provincias ultramarinas se possam suscitár sobre se as vendas dos navios estão ou não sujeitas ao pagamento de siza, a fim de evitar questões como a que ultimamente teve lugar em Cabo-Verde por occasião de ser requerida á juncta de fazenda d'aquella provincia a restituição da siza paga pela venda d'um navio por entender o comprador tel-a satisfeito indevidamente, sobre o que se deram diferentes opiniões: sua majestade el-rei, considerando que pela legislação d'este paiz, e pela de quasi todas as nações da Europa, têm sido desde longa data considerados os navios como bens moveis, e que, com quanto até certa epocha estivessem sujeitos ao pagamento da siza pela sua venda, foram d'ella isentos depois da publicação do decreto de 19 de abril de 1832, que, desobrigando de tal pagamento as vendas e trocas dos bens da referida especie, ficaram em tal disposição comprehendidas as vendas das embarcações pela natureza de bens mobiliarios;

Considerando que esta legislação rege ainda hoje em todas as possessões ultramarinas não só pela disposição contida no artigo 3 do supracitado decreto, que o manda vigorar em todo o territorio portuguez, como tambem porque a carta de lei de 2 de outubro de 1841, elevando a siza a 10 por cento, e conservando sempre o mesmo principio de que os bens moveis não estejam sujeitos ao pagamento de siza, foi declarada extensiva, e mandada applicar ás sobredictas possessões pelo decreto de 14 de setembro de 1844, em virtude da auctorisação concedida ao governo pelo artigo 1 da carta de lei de 2 de maio de 1843; manda pela secretaria de estado dos negocios da marinha e ultramar participar ao governador civil da provincia de Angola que, conformando-se com a opinião emitida a este respeito pelo conselheiro ajudante do procurador geral da corôa juncto a este ministerio em 19 de março ultimo, ha por bem declarar que não estão sujeitas ao pagamento da siza as vendas de navios effectuadas em qualquer das provincias ultramarinas.

Paço, em 12 de abril de 1862. — *José da Silva Mendes Leal.*

## PORTARIA DE 19 DE ABRIL

Prohibindo que embarcação alguma atraque ou vá á fâla dos navios entrados no porto de Lisboa sem verem içada a bandeira de livre practica e o distinctivo de terem sido visitados pela alfandega.

## PORTARIA DE 23 DE MAIO

Tendo chegado ao conhecimento de sua majestade el-rei que alguns capitães de navios, procedentes de portos estrangeiros com destino aos de Portugal, deixam de sollicitar a legalisação dos seus papeis de bordo, e que outros recorrem para esse fim aos consulados que mais lhes convêm, sejam ou não os competentes, ferindo assim o preceito da lei; ha por bem o mesmo augusto senhor mandar declarar:

1.º que por virtude do disposto no artigo 2 do capitulo 4 do decreto de 10 de julho de 1834 e artigo 88 do regulamento consular os manifestos e mais documentos, que aos capitães de navios cumpre exhibir no acto da sua entrada nos portos de Portugal, devem ser authenticados pelos agentes consulares de Portugal nos portos das saídas dos navios, e na sua falta pela auctoridade local;

2.º que conforme o disposto no artigo 80 do dicto regulamento os capitães de navios devem tambem munir-se de manifestos em todos os portos em que receberem carga;

3.º que em presença da disposição do artigo 91 do citado regulamento os capitães de navios, que, destinando-se aos portos de Portugal, entrarem por escala ou arribada em algum porto estrangeiro, devem apresentar aos agentes consulares de Portugal nesses portos a sua carta de saude e mais papeis de bordo para o fim indicado no mesmo artigo;

4.º que no caso de taes navios não receberem carga, os emolumentos consulares devem limitar-se aos do visto o averbamento da carta de saude;

5.º finalmente, que aos capitães, que deixarem de satisfazer aos indicados preceitos, se deverão impôr as multas competentes.

O que sua majestade determina que pela direcção geral das alfandegas e contribuições indirectas se communique a quem competir.

Paço, em 23 de maio de 1862. — Joaquim Thomaz Lobo d'Avila.

## CARTA DE LEI DE 9 DE JULHO

D. Luiz, por graça de Deus rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as côrtes geraes decretaram, e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1. Nas causas commerciaes em que o juiz julgar do direito e o jury do facto, nos termos do artigo 1103 do codigo do commercio, não serão escriptos, nem de teor nem por extracto, os depoimentos de testemunhas ou de partes que depozerem na sessão de julgamento.

Art. 2. Os depoimentos de testemunhas ou de partes, tirados nas causas de que tracta o artigo antecedente antes do dia designado para o julgamento, serão escriptos de teor; e da mesma fôrma serão igualmente escriptos os que se tirarem antes ou no dia do julgamento nas causas julgadas por arbitros, e nas julgadas pelo juiz de direito e jurados, mas sem separação de facto e de direito.

Art. 3. Fica abolida a appellação officiosa e a glosa de que tracta o artigo 1106 do codigo do commercio.

Art. 4. Fica revogada toda a legislação em contrario, e especialmente os artigos 1099, 1100, 1101 e 1106 do codigo do commercio na parte em que se oppozerem á presente lei.

Mandamos portanto a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contém.

O ministro e secretario d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Paço, em 9 de julho de 1862.—EL-REI, com rubrica e guarda.—Gaspar Pereira da Silva. — Logar do sello real.

Carta de lei etc.

## CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 28 DE AGOSTO

Do—Tractado de amizade, commercio e navegação de 9 de abril de 1857 com a republica de Nova Granada.

(Ao artigo 1290)

## PORTARIA DE 27 DE DEZEMBRO

—No mesmo sentido da portaria de 12 de abril ultimo.

## ANNO DE 1863

### PROTOCOLLO DE 8 DE JANEIRO

Adicional ao tractado de commercio e navegação  
de 26 de março de 1853 com o Perú

### PORTARIA DE 9 DE JANEIRO

Foi presente a sua majestade el-rei a representação que lhe dirigiu o contador do juizo de direito da comarca de Ponta Delgada; pedindo que se declare se elle ou o respectivo delegado do procurador regio perante o mesmo juizo, e ao mesmo tempo secretario do respectivo tribunal do commercio, é competente para a contagem dos feitos commerciaes.

E o mesmo augusto senhor, considerando:

1.º que na epocha em que foi promulgado o codigo commercial de 18 de setembro de 1833 os delegados do procurador regio accumulavam as funcções de contadores das respectivas comarcas por disposições do decreto de 16 de maio de 1832 artigo 271;

2.º que em harmonia com esta doutrina foi confirmada pela portaria de 5 de março de 1834 a resolução tomada em 28 de fevereiro do mesmo anno pelo supremo magistrado do commercio, pela qual nos tribunaes privativamente commerciaes, então existentes, confiou a conta dos feitos aos respectivos secretarios, á similitude do que dispunha a lei civil com relação aos delegados do procurador regio, cuja categoria aquellas secretarios têm;

3.º que aquella disposição do decreto de 16 de maio de 1832 foi julgada menos conveniente, e alterada pela lei de 30 de abril de 1835, e depois pela novissima reforma judicial, cessando os delegados do procurador regio de ser contadores nos juizes de direito em que, para nessas funcções os substituirem, foram creados contadores privativos;

4.º que estas disposições ainda actualmente estão em vigor, e que foi por esse motivo que o decreto de 19 de abril de 1847, pelo qual foram creados tribunaes do commercio nas comarcas

judiciaes, nos termos do artigo 1 do mesmo decreto, sendo seus presidentes os respectivos juizes de direito e secretarios os respectivos delegados do procurador regio, nada determinou em especial quanto a contadores, que em vista das precitadas disposições não podiam ser os referidos delegados;

5.º que competindo aos delegados do procurador regio, pela legislação vigente, examinar nos cartorios quaesquer autos ou contas d'elles feitas para promover qualquer procedimento que deva ter logar pelo crime de receber ou contar assignaturas, emolumentos ou salarios não devidos, evidentemente ficaria frustrado o fim da lei, se elles mesmos fossem contadores;

6.º que por estes motivos não podem ser equiparados os delegados dos procuradores regios nas comarcas, em sua qualidade de secretarios dos respectivos tribunaes de commercio, aos secretarios especiaes dos tribunaes privativamente commerciaes de primeira instancia, para se lhes fazer extensiva a resolução que para estes tribunaes sómente, onde não havia nem ha outros contadores, foi tomada em 28 de fevereiro de 1834, e confirmada pela portaria de 5 de março do mesmo anno, como dicto fica:

Manda declarar ao conselheiro procurador geral da corôa:

1.º que nos tribunaes de commercio, creados pela fórma estabelecida no decreto de 19 de abril de 1847, não compete aos respectivos secretarios, que são cumulativamente delegados do procurador regio, a conta dos feitos commerciaes, mas sim aos contadores dos respectivos juizes, que o são communs para toda a ordem de processos que nos mesmos juizes correrem;

2.º que esta resolução deve ser communicada aos procuradores regios juncto das relações de Lisboa, Porto e Açores, para que o façam constar aos seus delegados nas comarcas onde se acharem instituidos tribunaes de commercio, na fórma do citado decreto, para o fim de ser por elles exactamente observada.

Pago, em 9 de janeiro de 1863.—*Gaspar Pereira da Silva.*

### PORTARIA DE 9 DE JANEIRO

Declarando, em virtude do artigo 71 do decreto de 10 de dezembro de 1861, que os conhecimentos de carregações maritimas, que se acham mencionadas na 3.ª classe da tabella n.º 3 annexa ao referido decreto (papeis que devem ser sellados antes de escriptos), se considerem para todos os effeitos incluídos na tabella n.º 2 (papeis que podem ser sellados com sêllo de estampilha), devendo estas ser inutilizadas pelo competente empregado da alfandega, a quem primeiro forem apresentados os conhecimentos.

(Ao artigo 1315)

## DECRETO DE 16 DE JANEIRO

Permittindo importar gado vaccum das ilhas dos Açores para Lisboa em vapores sob qualquer bandeira.

## DECRETO DE 20 DE JANEIRO

—Approvando os estatutos da companhia real de navegação a vapor (limitada), e confirmando a cessão, feita a Luiz Burnay a favor d'esta companhia, dos direitos que lhe resultavam da concessão do exclusivo dos reboques por meio de vapores no Tejo em virtude do contracto celebrado com o governo e approvedo por decreto de 26 de dezembro de 1850, confirmado pela carta de lei de 3 de abril de 1861.

CARTA DE LEI DE 31 DE JANEIRO  
E REGULAMENTO DE 7 DE ABRIL

Abolindo os passaportes para o interior do reino e regulando a liberdade de transito e a sahida para o estrangeiro.

## DECRETO DE 12 DE MARÇO

Considerando o grande desenvolvimento que têm tido as marinhas de todas as nações, pelo successivo augmento de navios, que constantemente cruzam os mares, tornando assim mais provavel o perigo de abalroamento;

Considerando os lamentaveis prejuizos, que resultam d'esses sinistros, tanto em perda de vidas como de propriedades;

Considerando que não já, por este justificado motivo, accordado os governos de França e de Inglaterra na execução d'um regulamento, que fixa regras certas aos navios, tanto de guerra como de commercio, tendentes a evitar os abalroamentos;

Considerando que para se obter um proficuo resultado é essencialmente necessaria a geral e mutua cooperação de todas as nações maritimas, que torne este regulamento verdadeiramente

internacional, fundado, como é, na mais previdente intenção e na devida reciprocidade exigida pelo direito:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1. De 1 de junho proximo futuro em diante ficam obrigados os commandantes, capitães, mestres ou arraes de todos os navios ou embarcações do estado e particulares a seguirem as regras, que lhes vão determinadas nos artigos seguintes, como meio de evitar abalroamentos.

Art. 2. Para os effeitos d'este decreto são considerados navios de vela aquelles que navegarem sómente em consequencia do impulso das suas velas, ainda que tenham machina.

São considerados navios de vapor todos aquelles, cujas machinas forem funcionando, ainda que levem todo o panno largo.

Art. 3. É expressamente prohibido mostrar outra luz, que não seja alguma das que vão determinadas no presente decreto; estas conservar-se-hão sempre desde o occaso até ao nascer do sol.

Art. 4. Os navios de vapor, navegando, mostrarão:

- 1.º Uma luz branca e brilhante no tope de proa;
- Uma luz verde na amura de estibordo;
- Uma luz encarnada na amura de bombordo.

2.º A luz do tope será de tal intensidade e collocada de modo que se aviste numa noite escura, mas sem nevoa, a 5 milhas pelo menos de distancia, dando claridade uniforme e não interrompida num arco de horizonte de vinte quartas de agulha, dez para cada lado; isto é, da proa até 22º 30' de ambos os lados para ré da perpendicular.

3.º As luzes, verde de estibordo e encarnada de bombordo, serão de intensidade tal e collocadas de modo que se avistem numa noite escura, mas sem nevoa, a duas milhas pelo menos de distancia, dando claridade uniforme e não interrompida num arco de horizonte de dez quartas de agulha, isto é, desde a proa para ré da perpendicular.

Estas luzes não devem avistar-se, a encarnada de estibordo da proa, a verde de bombordo tambem na proa; para este fim se adoptarão anteparas de 0<sup>m</sup>.9 para avante de cada uma d'ellas.

Art. 5. Os navios de vapor, rebocando, devem trazer, além das luzes dos lados, duas brancas no tope de proa. Estas luzes serão em tudo semelhantes ás do tope dos vapores.

Art. 6. Os navios de vela, navegando á vela ou a reboque, trarão sempre as luzes em tudo semelhantes ás dos navios de vapor, excepto a do topo, que nunca mostrarão.

Art. 7. Quando os navios de vela forem de dimensões taes que as luzes dos lados não possam estar fixas permanentemente, devarão ellas estar sempre na tolda, cada uma do lado respectivo,

e promptas para se mostrarem a qualquer navio, que appareça e bastante a tempo para impedir o abalroamento.

Estas luzes, quando fôr preciso mostrar-as, se conservarão visíveis todo o tempo possível, e de modo que a verde se não veja de bombordo da proa, e a encarnada de estibordo tambem da proa.

Para maior facilidade e certeza as lanternas e pharoes serão exteriormente pintados da côr da respectiva luz, e terão as convenientes anteparas.

Art. 8. Os navios, tanto de vela como de vapor, ancorados em qualquer ponto, canal ou sitio frequentado, mostrarão, desde o occaso até ao nascer do sol, uma luz branca, em altura não maior de 6 metros da tolda, vizível em volta do horizonte a distancia pelo menos de 1 milha.

Art. 9. A embarcações de pilotos, de vela, não são obrigadas a trazer mais do que uma luz branca no tope do mastro, que seja visível de todos os pontos do horizonte, e a mostrar um fogacho de quinze em quinze minutos.

Art. 10. As embarcações de pesca, ou quaesquer que não tenham coberta, não são obrigadas a trazer as luzes exigidas aos navios, mas se as não tiverem deverão andar providas com um pharol ou lanterna munida com um vidro verde e outro encarnado, de modo que á approximação d'um navio se possa mostrar a côr devida, a fim de evitar o abalroamento, havendo cuidado em que a côr verde se não veja de bombordo, nem a encarnada de estibordo. Os navios de pesca e as embarcações sem coberta, quando fundeadas ou com redes lançadas, e que por isso estejam paradas, devem mostrar uma luz branca.

Podem, além d'isso, se o julgarem conveniente, fazer um fogacho de tempo em tempo.

Art. 11. Durante o nevoeiro, tanto de dia como de noite, os navios devem fazer os seguintes signaes de cinco em cinco minutos, pelo menos:

1.º nos navios de vapor, navegando, se tocará o apito de vapor que está proximo da chaminé 2<sup>m</sup>.40 acima da borda;

2.º nos navios de vela, navegando, se tocará uma corneta ou buzina;

3.º nos navios, tanto de vela como de vapor, quando estiverem parados, se tocará o sino.

Art. 12. Se dois navios de vela navegarem um para o outro directamente, ou quasi de modo que possa haver risco de se abalroarem, devem ambos guinar para estibordo e passarem bombordo com bombordo.

Art. 13. Se dois navios de vela navegarem em direcções que

se cruzam, expondo-se a abalroarem, se vão com amuras differentes, o navio que fôr amurado por bombordo manobrá de modo que não interrompa o caminho ao que vai amurado por estibordo; se porém o navio amurado por bombordo fôr á bolina e o outro a um largo, será neste que se deve manobrar de modo que não atraze a navegação do outro.

Se um d'elles fôr á popa ou ambos no mesmo bordo, o navio que levar o vento da roda, ou o que tiver o outro por sotavento, manobrá por fórma que lhe não estorve o caminho.

Art. 14. Se dois navios de vapor navegarem um para o outro directamente, ou quasi na mesma linha, logo que haja risco de abalroarem, devem ambos guinar para estibordo e passarem bombordo com bombordo.

Art. 15. Se dois navios de vapor navegarem em direcções, que se cruzem e se expõem a abalroarem, aquelle que vir o outro por estibordo manobrá de modo que não se estorve o caminho a esse outro.

Art. 16. Se dois navios, um de vela e outro de vapor, navegarem de modo que haja risco de se abalroarem, o navio de vapor manobrá de modo que não se estorve o de vela.

Art. 17. Em todo e qualquer navio de vapor, que se aproximar de outro navio, de modo que haja risco de abalroamento, dever-se-ha diminuir a velocidade, parar e ciar a ré, se tanto fôr necessario. Nos navios de vapor em tempo de nevoeiro, deve navegar-se com velocidade moderada.

Art. 18. No navio que andar mais de que outro se governará de modo que não se estorve a navegação d'esse outro.

Art. 19. Quando, em consequencia do disposto nos artigos antecedentes, num de dois navios se deva manobrar de modo que não se estorve o outro, este deverá sempre subordinar a sua marcha ás regras expostas no artigo seguinte.

Art. 20. Na execução das disposições anteriores attendêrão os navios a todos os perigos da navegação, e terão em especial consideração as circumstancias particulares, que podem tornar necessaria qualquer derogação nos preceitos estatuidos, a fim de obviar a um perigo immediato.

Art. 21. Os proprietarios ou armadores, capitães ou mestres de navios (tanto de vela como de vapor) não poderão eximir-se, por qualquer pretexto, das consequencias resultantes da falta das luzes ou signaes ordenados, da falta de necessaria vigilancia, ou emfim da negligencia a respeito de alguma das precauções determinadas pela practica ordinaria da navegação, ou pelas circumstancias particulares da situação em que esses navios se acharem.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e

ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 12 de março de 1863. — REI. — *José da Silva Mendes Leal.*

### CARTA DE LEI DE 7 DE ABRIL

Dom Luiz, por graça de Deus rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as côrtes geraes decretaram, e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1. É creado na cidade do Sancto Nome de Deus, de Macau, um tribunal commercial de 1.<sup>a</sup> instancia, composto dos juiz presidente, que será o juiz de direito da comarca, de quatro jurados e dois substitutos, um secretario e dois escrivães do judicial, a quem os processos forem distribuidos.

§ 1.<sup>o</sup> A alçada d'este tribunal é de 200\$000 réis.

§ 2.<sup>o</sup> O delegado do procurador regio da corôa e fazenda servirá de secretario do tribunal.

§ 3.<sup>o</sup> O porteiro, serventes e officiaes de diligencias serão os que servirem no juizo de direito da comarca de Macau.

Art. 2. O tribunal de commercio de 1.<sup>a</sup> instancia observará a ordem de processo estabelecida no codigo commercial e leis posteriores, e os respectivos empregados vencerão sómente os emolumentos designados na tabella que faz parte do decreto de 26 de dezembro de 1848.

Art. 3. Os recursos, nos casos que tiverem logar, serão para o tribunal de 2.<sup>a</sup> instancia commercial de Lisboa.

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

Mandamos portanto, etc.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Paço da Ajuda, aos 7 dias de abril de 1863. — EL-REI, com rubrica e guarda. — *José da Silva Mendes Leal.* — (Logar do sêllo grande das armas reaes).

Carta de lei, etc.

(Aos artigos 1441 e 1442)

### PORTARIA DE 8 DE ABRIL

Determinando que os capitães dos portos do continente e das ilhas adjacentes não matriculem nas equipagens mercantes das embarcações destinadas para fóra do reino individuo algum da idade de 14 a 21 annos, sem dar fiador, que por termo assignado

na respectiva capitania do porto se obrigue a apresental-o ou a dar substituto no caso de ser sorteado para o recrutamento.

### DECRETO DE 15 DE MAIO

Tomando em consideração as informações, a que mandei proceder sobre a representação da camara municipal do concelho do Peso da Regua para alli se estabelecer um tribunal de commercio de 1.<sup>a</sup> instancia, e mostrando-se pelas referidas informações que a respeito da comarca do Peso da Regua se dá o numero sufficiente de negociantes idoneos para formar um jury commercial na conformidade dos decretos com força de lei de 19 e 20 de abril de 1847, e bem assim do decreto de 6 de março de 1850; hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1. É creado, nos termos do decreto de 19 de abril de 1847, e para todos os effeitos d'elle, um tribunal de commercio de 1.<sup>a</sup> instancia na comarca do Peso da Regua.

Art. 2. A sédo do tribunal, creado pelo presente decreto, será na cabeça da comarca, e lhe ficam pertencendo os julgados de Sancta Martha de Penaguão e Mesãozinho, para as appellações das sentenças arbitraes, e para todos os actos de jurisdicção voluntaria, na conformidade do decreto de 6 de março de 1850.

Art. 3. Os julgados mencionados no artigo antecedente são desannexados do districto commercial do tribunal de Villa-Real, e ficam constituindo com o julgado, cabeça de comarca, o districto do tribunal de commercio de Peso da Regua.

Art. 4. O jury do referido tribunal será composto de seis jurados e tres substitutos, eleitos segundo o codigo commercial, e a sua alçada será regulada conforme a disposição do artigo 2 do decreto de 20 de abril de 1847.

Art. 5. Ficam revogadas as disposições em contrario.

O ministro e secretario d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça assim o tenha entendido e faça executar.

Paço, em 15 de maio de 1863. — REI. — *Gaspar Pereira da Silva.*

### PORTARIA DE 28 DE MAIO

Tendo-se apresentado duvidas e difficuldades na execução da portaria d'este ministerio de 8 de abril ultimo sobre a fiança exigida aos maritimos de 14 a 21 annos de idade para se matricularem nas equipagens dos navios mercantes, que se destinarem aos portos estrangeiros;



Sendo de necessidade prover de prompto remedio aquellas difficuldades;

Attendendo sua majestade el-rei ás diversas representações, que lhe têm sido dirigidas ácerca de semelhante assumpto;

Considerando que o fim, a que se dirige a supradicta portaria, pôde conseguir-se sem causar obstaculos ao commercio nem tão pouco onerar inutilmente a classe maritima;

Conformando-se com o parecer do conselheiro ajudante do procurador geral da corôa juncto a este ministario;

Ha por bem declarar:

1.º que a portaria de 8 de abril ultimo, comprehendendo unicamente os navios que vão para fóra do reino, não é extensiva aos que se destinam ás ilhas adjacentes, nem ás provincias ultramarinas;

2.º que a fiança exigida na referida portaria poderá ser dada na capitania do porto, onde o navio fizer a matricula, ou noutra qualquer, que mais facil se torne ao maritimo que houver de ser matriculado, ou ainda na administração do concelho, com tanto que nestes dois ultimos casos os maritimos referidos apresentem na capitania do porto, em que se verificar a matricula do navio, cópia authentica do termo da fiança, a qual cópia lhes será dada gratuitamente;

3.º que será dispensada a fiança assignando o capitão do navio termo de responsabilidade, em que se obrigue a apresentar na volta os maritimos, a que se refere a portaria;

4.º que nem a fiança nem este termo de responsabilidade serão exigidos em relação a esses maritimos, quando estejam isentos do recrutamento por se acharem comprehendidos nas excepções 3.ª, 4.ª, 5.ª, 6.ª e 7.ª do artigo 12 do decreto de 22 de outubro de 1851, ou no artigo 2 da carta de lei de 4 de junho de 1859.

O que pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar se participa ao chefe do estado maior da marinha para os devidos effectos.

Paço, em 28 de maio de 1863. — *José da Silva Mendes Leal.*

### DECRETO DE 8 DE JULHO

Considerando como é de necessidade absoluta indicar a idade que devem ter os arraes dos barcos de pesca, assim em relação ás isenções do recrutamento da armada, como em respeito á policia da navegação;

Considerando que o serviço de mestres ou arraes da barcos de pesca não deve ser entregue a individuos em idade tal que não

possam elles cabalmente desempenhar as respectivas obrigações e assumir, como essencialmente importa, completa responsabilidade pelos seus actos;

Considerando como, conformemente ás disposições do decreto com força da lei de 22 de outubro de 1851, a qualidade de mestre ou arraes de barco de pesca constitue uma das isenções do recrutamento da armada;

Considerando que, no intuito de aproveitar esta condição de isenção, se têm matriculado na referida qualidade individuos de dezeseis, quinze e quatorze annos;

Considerando que a admissão á matricula de individuos em taes circumstancias repugna á natureza e caracter da policia maritima, a quem cabe zelar a segurança dos barcos e vidas das companhias, e é totalmente incompativel com muitos dos serios deveres impostos aos mestres dos barcos de pesca pelo decreto de 28 de setembro de 1842 e carta de lei de 20 de julho de 1875;

Considerando que sendo hoje a idade de vinte e um annos em quasi todas as nações da Europa a da maioridade, é adoptada tambem no projecto do codigo civil;

Considerando porém que a portaria de 9 de fevereiro ultimo com especial referencia ao recrutamento maritimo só admittiu a isenção fundada na qualidade de mestre de barco de pesca, quando os requerentes mostrassem ter vinte annos completos de idade;

Considerando mais que não aproveitaria á policia da navegação invalidar as matriculas dos maritimos, que ao tempo da publicação do presente decreto tivessem essa idade;

Hei por bem determinar o seguinte:

Artigo 1. Nenhum individuo poderá ser matriculado mestre ou arraes de barco de pesca sem ter vinte e um annos completos.

Art. 2. As matriculas de individuos de menor idade feitas até á data d'este decreto ficarão sem effecto, excepto as d'aquelles que já tiverem completado vinte annos.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 8 de julho de 1863. — REI. — *José da Silva Mendes Leal.*

(Aos artigos 1289, 1292, 1294, 1295, 1318—1320, 1362, 1379, 1431, 1441, 1442, 1448)

### DECRETO DE 8 DE JULHO

Considerando que é a liberdade dos mares um dos principios

da direito das gentes, e deve por isso no interesse geral ser esse direito definido e regulado pelas normas da jurisprudencia maritima admitidas pelas nações;

Considerando que aos respectivos navios se estende a independencia de um estado, quando navegam debaixo da sua protecção ou sejam por elle armados ou por particulares;

Considerando mais que não pôde, porque não offerece garantias, invocar protecção um navio mareando sem caracter nacional em espaço tão vasto e difficil de sujeitar a policia capaz de afiançar a vida, propriedade e direitos de cada um;

Considerando como d'aqui naturalmente resulta para todo o navio a necessidade de ter uma *nacionalidade*, e de a poder *certificar*, sendo a doutrina contraria subversiva da segurança da navegação, e portanto da liberdade dos mares;

Considerando que as disposições fundamentaes sobre a nacionalidade dos navios e vantagens que de taes disposições derivam nos paizes mais adiantados e conhecedores da policia maritima, fazem objecto de uma provisão geral e constitutiva, denominada acto de navegação, tal como em Inglaterra o decretado em 1851 pelo longo parlamento, antes do protectorado de Cromwel, vigorando até meados do seculo actual; tal como depois d'esse e para o substituir na mesma nação, em resultado da lucta entre os partidarios da protecção e os da livre troca, o acto da reforma de 26 de junho de 1849 concebido no sentido do ultimo d'estes systemas; tal como em França o de 21 de setembro de 1793, decretado pela convenção nacional sobre proposta de Bertrand Barrière; tal como nos Estados Unidos da America o de março de 1817;

Considerando como os paizes, que não possuem propriamente *actos de navegação*, nem por isso deixam de ter disposições peculiares sobre o assumpto, já nos codigos de commercio, já em leis ou regulamentos especiaes, como succede em Hespanha, (artigos 584, 590, 591 e 634 do codigo commercial); na Austria (editos de 25 de julho de 1774 e de 14 de novembro de 1787, etc.); na Suecia (ordenanças de 2 de agosto de 1731, 2 de julho de 1816 e 1 de março de 1827); na Russia (corpo de leis de 31 de janeiro de 1833, artigos 534 a 538, 574, 579, 587, 589 e 590);

Considerando que o mesmo se verifica em Portugal, onde ha muito existem analogas disposições;

Considerando como essas disposições referentes á navegação se acham inconnexas e dispersas assim no codigo commercial como em varias leis, decretos, portarias e regulamentos, de que não podem ter facil conhecimento os interessados;

Considerando finalmente a grande utilidade e proveito de col-

ligir, concertar e reunir aquellas diversas disposições, cujo complexo constitue o que se chama *acto de navegação*, ou sejam ellas relativas as condições da nacionalidade dos navios ou aos modos e meios de certifica-la, concordando-as e aperfeiçoando-as, quanto possível, dentro dos limites do poder executivo:

Hei por bem decretar o seguinte:

## TITULO I

### DA NACIONALIDADE DOS NAVIOS E SUAS CONDIÇÕES

Artigo 1. As condições da nacionalidade dos navios mercantes portuguezes têm por objecto:

- 1.º a construcção ou origem do navio;
- 2.º os proprietarios ou armadores;
- 3.º o capitão e officiaes que o commandam;
- 4.º a equipagem ou tripulação que o montam.

## CAPITULO I

### Da origem do navio (a)

Art. 2. Para um navio mercante ser considerado portuguez deve ser de construcção portugueza.

Art. 3. Mas os navios estrangeiros ou de construcção estrangeira, são considerados nacionaes para todos os effeitos:

- 1.º sendo comprados por subditos portuguezes, uma vez que esteja pago o direito de tonelagem estabelecido ne decreto de 11 de agosto de 1852, e feito, além d'isso, o registro nos termos e nos casos do artigo 4 do mesmo decreto;
- 2.º sendo legitimamente apresados e julgados boa presa;
- 3.º sendo julgados perdidos por alguma infracção ás leis;
- 4.º pertencendo a companhias de navegação ou de reboques estabelecidas em Portugal e legalmente auctorisadas.

## CAPITULO II

### Da propriedade dos navios (b)

Art. 4. Não é considerado portuguez um navio, ainda mesmo

(a) Artigo 1317 do codigo do commercio.

(b) Artigos 1289, 1292, 1294, e 1295 do codigo do commercio.

de construção portugueza, cuja propriedade não pertencer inteiramente a portuguezes ou a estrangeiros naturalisados.

§ 1.º O navio portuguez alheado por armador nacional a um estrangeiro deixa de ser portuguez.

§ 2.º O estrangeiro não naturalisado, adquirindo por herança ou outro titulo gratuito navio portuguez, deve alheal-o dentro de trinta dias, pena de ser adjudicado ao denunciante.

Art. 5. O navio estrangeiro adquirido por um portuguez, havendo no contracto reserva fraudulenta a favor do estrangeiro não naturalisado, será arrematado, descoberta a fraude, e o seu producto applicado ao hospital da marinha.

Art. 6. São considerados portuguezes e possuidos por portuguezes, para os effeitos do artigo 4, os navios pertencentes a companhias de navegação ou de reboques, estabelecidas em Portugal e legalmente auctorisadas.

Art. 7. A posse d'um navio sem titulo de aquisição não attribue ao possuidor a propriedade.

### CAPITULO III

#### Do capitão, officiaes e equipagem (a)

Art. 8. O capitão ou mestre e o sobrecarga devem ser portuguezes ou estrangeiros naturalisados.

Art. 9. Dos individuos, que constituirem a equipagem, dois terços, pelo menos, devem tambem ser portuguezes ou estrangeiros naturalisados, salvo o disposto nos tractados.

### TITULO II

#### DOS MEIOS DE PROVAR A NACIONALIDADE

Art. 10. Os meios de provar a nacionalidade portugueza dos navios não só no estrangeiro para gozarem dos privilegios e franquias que lhes resultam dos tractados, mas até no mar para serem devidamente respeitadas, são a bandeira e os papeis de bordo.

§ unico. A nacionalidade do navio não importa a da carga, quando esta não fôr devidamente provada.

(a) Artigos 1362 e 1431 do codigo de commercio.

### CAPITULO IV

#### Da bandeira

Art. 11. A bandeira portugueza é bipartida verticalmente em brancos e azul, com as armas reais collocadas no centro.

§ unico. Além de pavilhão ou bandeira devem os navios ter a bordo os signaes do regimento de Marryat (a).

### CAPITULO V

#### Papeis de bordo (b)

Art. 12. Os documentos ou papeis de bordo, como meio de provar tanto a nacionalidade do navio e carga, como o destino e regularidade da viagem, são:

- 1.º o titulo registrado de propriedade do navio;
- 2.º o passaporte real;
- 3.º o rol da equipagem;
- 4.º os conhecimentos e fretamentos;
- 5.º o manifesto da carga e despacho da alfandega;
- 6.º os recibos de pagamentos das despezas do porto, pilotagens e quatesquer outros;
- 7.º o livro da carga;
- 8.º o livro de razão;
- 9.º o diario da navegação;
- 10.º carta de saude;
- 11.º a lista dos passageiros;
- 12.º um exemplar do codigo de commercio.

§ unico. D'estes documentos são essenciaes e indispensaveis para prova da nacionalidade do navio o titulo de propriedade ou registro do navio, o passaporte real e o rol ou matricula da equipagem.

Da falta d'elles pôde resultar ser o navio considerado boa presa, nos termos do direito das gentes.

(a) Codigo de signaes, para uso das embarcações empregadas ao serviço mercantil, pelo capitão Marryat, da marinha britannica, em 1847, 10.ª edição, acrescentada e correctada, traduzida em portuguez. Lisboa, 1854.

(b) Artigo 1379 do codigo de commercio.

## SECÇÃO I

**Do titulo de propriedade do navio (a)**

Art. 13. O titulo da propriedade do navio deve ser registrado na intendencia do porto a que elle pertencer; mas nos portos, aonde não existirem intendentes ou seus delegados, é feito o registro pelos chefes das alfandegas respectivas, nos termos da legislação em vigor.

§ unico. Exceptua-se o caso de ser o navio comprado a estrangeiro ou apresado, porque então só poderá ser o registro feito no porto de Lisboa.

Art. 14. O registro deve comprehender:

- 1.º o nome do navio;
- 2.º a sua tonelagem comprovada por certidão de arqueação indicando a sua data;
- 3.º nome, sobrenome e domicilio do dono ou donos;
- 4.º a epocha da aquisição do navio e a especie e data do titulo d'essa aquisição; e pertencendo a mais d'um, a menção especificada do quinhão de cada comparte.

Havendo transferencia de titulos ou de parte do navio, será o registro alterado para indicar essas mudanças, e o mesmo se observará havendo tambem mudança notavel na construcção.

§ unico. Pelo ministerio da marinha se passará ao navio, que o requerer, certidão authentica do registro, em pergaminho assignada pelo ministro, pelo official que a lavrar, e sellada com o sello real pendente, e nella deverão designar-se em tempo as alterações, que de futuro constarem no registro.

## SECÇÃO II

**Do passaporte real (b)**

Art. 15. O passaporte real é passado pelo ministerio da marinha, em pergaminho, assignado pelo ministro e sellado com o sello das armas reaes, e com o da causa publica, e não se concede sem se apresentar a certidão do registro e de arqueação do navio.

§ 1.º O passaporte ás embarcações de pilotagem nas provincias ultramarinas é passado pelos respectivos governadores.

(a) Artigos 1818, 1819 e 1820 do codigo do commercio.

(b) Artigo 1879 n.º 2.º do codigo do commercio.

§ 2.º O passaporte é permanente, e sómente deve ser renovado nos casos: 1.º de mudança de nome do navio; 2.º de mudança na sua armação e qualificações; 3.º de transferencia da sua propriedade no todo ou parte.

Art. 16. O passaporte deve ser apresentado em viagem ás embarcações pelas quaes o navio fôr registrado, e nas primeiras vinte e quatro horas uteis depois da entrada em portos do reino ou das provincias ultramarinas ás competentes auctoridades, e nos portos estrangeiros aos consules ou vice-consules.

## SECÇÃO III

**Do rol ou matricula da equipagem (a)**

Art. 17. O rol da matricula da equipagem deve comprehender:

- 1.º o nome do navio;
- 2.º o logar da partida, o do destino e o da torna viagem;
- 3.º os nomes, pronomes, naturalidades, domicilio, profissão e signaes caracteristicos do capitão, dos officiaes e de todos os que entram no serviço do navio;
- 4.º as soldadas ajustadas;
- 5.º as quantias prometidas, ou recebidas adiantadas;
- 6.º a obrigação de cada homem da tripulação vir para bordo com os seus effectos na epocha marcada pelo capitão.

Art. 18. A matricula é feita pelos intendentes de marinha ou seus delegados, e nos portos, onde os não houver, pelos chefes das alfandegas, que para este effecto são subordinados ao ministerio da marinha.

Artigo 19. O disposto nos artigos antecedentes não prejudica:

1.º o que relativamente a matriculas dos barcos de pesca foi ordenado no decreto de 26 e regulamento de 28 de novembro de 1842, e na portaria de 31 de janeiro de 1850 sobre a matricula dos barcos de pesca nos mares de Larache ou fóra das costas do reino;

2.º o que relativamente a matriculas dos vapores de reboque está estabelecido por disposições especiaes.

(a) Artigo 1442 do codigo do commercio.

## TITULO III

## DISPOSIÇÃO PENAL

Art. 20. Haverá sempre a bordo de todos os navios do estado e mercantes um exemplar impresso do presente decreto.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 8 de julho de 1863. — REI. — *José da Silva Mendes Leal.*

## CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 11 DE JULHO

Da — Convenção consular entre Portugal e o Brazil de 4 de abril.

## PORTARIA DE 27 DE OUTUBRO

Sua majestade el-rei, a quem foi presente o requerimento do juiz e mesarios do cumprimento maritimo da villa de Olhão, pedindo o exacto cumprimento da portaria de 31 de janeiro de 1860, a qual dispensou de matricula nas capitánias dos portos os barcos com destino á pesca nos mares de Larache;

Considerando que, segundo o regulamento de 23 de novembro de 1842, as matriculas dos barcos, que se destinam á pesca no reino, são, feitas nas alfandegas respectivas;

Considerando que, segundo o disposto no artigo 8 do mesmo regulamento, a matricula das equipagens, tripulações ou companhias dos barcos destinados ás pescas longinquoas devem ser feitas nas intendencias ou capitánias dos portos;

Considerando que a modificação feita a esse artigo 9 pela portaria de 31 de janeiro de 1860 tem dado occasião a abusos, já porque muitos barcos, evitando a rigorosa fiscalisação das capitánias dos portos, vão matricular-se nas alfandegas na qualidade de pescadores, quando o não são, indo muitos d'elles empregar-se em contrabando; já porque muitos refractarios conseguem evadir-se, matriculando-se nas alfandegas como fazendo parte das companhias dos dictos barcos, o que não succederia, se a matricula fosse feita nas capitánias;

Considerando que, segundo as informações especiaes, por este meio conseguiram evadir-se em 1860 a 1861 em barcos matri-

culados como destinados á pesca nos mares de Larache mais de duzentos refractarios;

Considerando que as disposições da referida portaria não podem subsistir depois do disposto no decreto de 22 de outubro de 1861 e nas portarias de 8 de abril e 28 de maio do corrente anno, porque d'ellas se aproveitariam os interessados para illudir o recrutamento maritimo;

Considerando que o serem feitas nas capitánias as matriculas dos barcos de pesca destinados á pescaria fóra de reino, além de ser uma medida de policia maritima, em nada prejudica os pescadores;

Ha o mesmo augusto senhor por bem, indeferindo a pretensão dos supplicantes, ordenar que as matriculas dos barcos destinados á pesca em costas ou mares estranhos sejam feitas pela autoridade maritima, ficando d'este modo revogada a portaria de 31 de janeiro de 1860: e que pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar se communica ao intendente da marinha de Faro para sua intelligencia e devidos effeitos.

Paço, em 27 de outubro de 1863. — *José da Silva Mendes Leal.*

## PORTARIA DE 28 DE OUTUBRO

Declarando que segundo o modelo annexo ao regulamento consular e disposições dos artigos 78 e 79 do mesmo regulamento os manifestos dos navios devem conter o peso, valor, qualidade e quantidade das mercadorias, e que faltando-lhes alguma d'essas declarações não se podem taes documentos considerar revassidos de todos os requisitos, estando por consequencia os capitães ou mestros dos navios sujeitos á multa da importancia igual aos direitos do porto nos termos da primeira parte do artigo 7 do capitulo 4 do decreto de 10 de julho de 1834.

## PORTARIA DE 16 DE DEZEMBRO

Tendo mais de uma vez entrado em duvida as autoridades maritimas sobre a legitimidade de *embargos* de navios, decretados pelos juizes civis, especialmente sobre paquetes e vapores de reboques, hesitando sobre se devem ou não, na parte que lhes compete, impedir a sahida d'esses navios;

Convindo resolver esta duvida de accordo com os principios de direito e com os legitimos interesses do commercio e da navegação;

Considerando que é de ordem publica a materia das jurisdicções; que a jurisdicção nunca prescreva; que não pôde ser usurpada; que a sua falta annulla os actos practicados; e que no interesse do commercio foi creada a jurisdicção commercial;

Considerando que se não podem subtrahir á competencia d'esta jurisdicção especial todas as causas respectivas a actos de commercio, ou nascidas de obrigação regulada por legislação especial no código commercial, como é expresso nos artigos 206 e 1029 do mesmo código, e no artigo 1 do decreto de 21 de abril de 1847;

Considerando consequentemente que, sendo os embargos de navios effectivamente regulados pelos artigos 1310 a 1314 d'aquelle código, evidente se torna como são taes arrestos da competencia do juizo commercial;

Considerando mais que, por ser commercial a divida donde se origina o embargo, não deve este ser decretado pelo juizo civil, visto como a primeira condição para o arresto ha de ser a certeza da divida, e nos termos do artigo 298 da novissima reforma e da ordenação livro 3, titulo 31, não pôde o mesmo juizo civil declarar a existencia d'essa divida sem conhecer de materia commercial, e portanto sem invadir a alheia jurisdicção;

Considerando que no exposto sentido resolveu já a relação de Lisboa, em accordão de 1 de março do corrente anno, passado em julgado, e que é esta a jurisprudencia seguida nas mais cultas nações;

Considerando, em relação especial aos paquetes, que, sendo estes equiparados aos navios de guerra para o fim de não serem demorados na sua expedição, não poderia o legislador, sem ser contradictorio consigo, auctorisar, salvo os casos excepcionaes, que fossem aquelles navios detidos por embargos, pois que, além da grave importancia dos mesmos navios como transportes, ao seu serviço, nacional ou internacional, como correios, grandes e legitimos interesses publicos e particulares se acham vinculados;

Considerando como tal intenção claramente se manifesta em varios artigos de legislação, entre elles na provisão do desembargo do paço de 15 de setembro de 1785, tomada em resolução de consulta de 29 de agosto, declaratoria do decreto de 14 de janeiro de 1783, no alvará de 20 de janeiro de 1798 § 5, no edital do intendente geral dos transportes de 9 de abril de 1811, relativo ás embarcações de carreira para os portos de Peniche, S. Martinho e Figueira, e especialmente no aviso de 15 de julho de 1733.

Considerando quanto aos vapores de reboque que, sendo estes destinados a um serviço da maxima valia, assim para o commercio

como para a humanidade, poderiam do seu arresto resultar gravissimos prejuizos de fazendas e de vidas;

Considerando finalmente como, dado o caso de um credito averiguado sobre elles, não falta ao crédor modo legal de segurar o seu direito sem receio de que os vapores destinados a tal serviço possam passar a terceiros ou sahir para fóra do reino.

Ha por bem sua majestade el-rei, conformando-se com o parecer do conselheiro ajudante do procurador geral da corte juncto a este ministerio, determinar o seguinte:

1.º Que os intendentes de marinha e capitães dos portos, na parte que lhes toca, não considerem arrestado ou embargado judicialmente qualquer navio sem ser decretado o embargo pelo juiz presidente do tribunal do commercio, de 1.ª instancia, ou por quem, segundo o código commercial, o representa em logares onde não houver tribunaes de commercio regularmente constituídos.

2.º Que os paquetes só em circumstancias muito excepcionaes podem ser embargados por aquella jurisdicção, devendo neste caso as auctoridades maritimas cumprir a decisão judicial na parte que lhes respeita, porque a responsabilidade (havendo-a recada totalmente sobre quem tiver decretado o embargo).

3.º Que ainda, quando a jurisdicção commercial embargue um vapor robocador, não pôde esse embargo ter outro effeito que não seja obstar á sua sahida para fóra da costa, ou á sua transferencia para terceiro, e não deve nunca entender-se que impede o serviço de reboque sempre que seja tal serviço requisitado.

Paço, em 16 de dezembro de 1863. — José da Silva Mendes Leal.

## ANNO DE 1864

### DECRETO E REGULAMENTO DE 14 DE JANEIRO

(Sobré o serviço das quarentenas).

### PORTARIA DE 10 DE MARÇO

Constando a sua majestade el-rei que diferentes auctoridades maritimas dos portos do continente, em vista das disposições do

decreto de 8 de julho de 1863, estão em duvida se devem ou não visar os passaportes dos navios do commercio, pois que, indicando o artigo 15 do citado decreto os casos, em que os dictos passaportes devem ser substituidos, não tracta da substituição dos mesmos quando se inutilisarem em consequencia da accumulção dos vistos: manda o mesmo augusto senhor, conformando-se com o parecer do conselheiro ajudante do procurador geral da corôa juncto ao ministerio da marinha e do ultramar, declarar aos intendentes de marinha que, não tendo sido prejudicada pelo decreto de 8 de julho de 1863 a parte do decreto de 27 de março de 1846 relativa aos vistos dos passaportes dos navios mercantes, não deve haver duvida em fazer visar os dictos passaportes pelas referidas auctoridades maritimas dos portos; pois que, se a necessidade de renovação se pôde dar em consequencia de se accumularem os vistos, inutilizando-se assim os passaportes por um facto fundado em lei não derogada, e sendo este o que motiva a substituição dada áquella inutilisação, forçosamente se ha de dar a substituição como em virtude de qualquer outra causa, sem que por isso se possa ou deva considerar alterada a disposição relativa aos mesmos vistos.

O que pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar se communica aos referidos intendentes para sua intelligencia e devidos effeitos.

Paço, em 10 de março de 1864.—*José da Silva Mendes Leal.*

#### DECRETO DE 20 DE ABRIL

— Auctorizando a cessão feita pela real companhia de navegação a vapor (limitada) ao primitivo concessionario da empresa dos reboques, Luiz Burnay, e retirando a approvação dos estatutos da referida companhia que declara dissolvida, ficando sem effeito o decreto de 20 de janeiro de 1863, salvo os direitos adquiridos de terceiro contra ella até á data da sua dissolução.

#### CARTAS DE CONFIRMAÇÃO DE 11 E 27 DE MAIO

(Da convenção de 17 de dezembro de 1863 com a Suecia e Noruega para a prisão e entrega de marinheiros desertores).

#### CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 27 DE MAIO

Da — Convenção de 8 de junho de 1863 com a Belgica para o resgate dos direitos do Escalda, e augmento e desinvolvimento das relações commerciaes e maritimas entre estes paizes.

(Ao artigo 1315)

#### CARTA DE LEI DE 14 DE JUNHO

D. Luiz, por graça de Deus rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as côrtes geraes decretaram, e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1. No caso de se organizar a companhia união mercantil, nos termos da carta de lei de 13 de julho de 1863, ou de se celebrar com qualquer empresa um contracto para a navegação a vapor entre o porto de Lisboa e os portos do Algarve, ilhas dos Açores e possessões de Africa, é o governo auctorisado a permittir o fretamento de navios estrangeiros movidos a vapor para o fim de navegarem entre os sobredictos portos, conservando estes navios a sua nacionalidade, mas ficando em tudo o mais sujeitos ás disposições das leis e regulamentos commerciaes e de policia maritima em vigor para as embarcações nacionaes.

§ 1.º Esta permissão durará somente o tempo que fôr necessario para a companhia união mercantil ou outra nova empresa adquirir os meios de que carecer para a mencionada navegação nos termos e condições do contracto, que celebrar com o governo.

§ 2.º Os navios fretados nestas circumstancias ficarão gozando provisoriamente das vantagens concedidas aos navios nacionaes, podendo ser embandeirados com a bandeira portugueza nas viagens que fizerem por conta da companhia união mercantil ou outra nova empresa, se neste sentido houver accordo nos contractos de carta partida ou fretamento.

Art. 2. Fica para este fim dispensada provisoriamente a disposição do artigo 1315 do codigo commercial, e revogada toda a legislação em contrario.

Mandamos portanto, etc.

Dada no Paço da Ajuda, em 14 de junho de 1864.—EL-REI, com rubrica e guarda.—*João Chrysostomo de Abreu e Sousa.*—*Joaquim Thomaz Lobo d'Avila.*—(Logar do sello grande das armas reaes).

Carta de lei, etc.

## CARTA DE LEI DE 28 DE JUNHO

— Determinando os vencimentos do escrivão da Intendencia da marinha do Porto, e de cada um dos escreventes da mesma Intendencia.

## CARTA DE LEI DE 4 DE JULHO

Dom Luiz, por graça de Deus rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as côrtes geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1. É approvedo o codigo penal e disciplinar da marinha mercante, que faz parte da presente lei.

Art. 2. Fica revogada toda a legislação em contrario.

Mandamos portanto, etc.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar a faça imprimir publicar e correr. Dada no Paço da Ajuda, aos 4 de julho de 1864.—EL-REI, com rubrica e guarda.—*José da Silva Mendes Leal.*—(Logar do sello grande das armas reaes.)

Carta de lei, etc.

CODIGO PENAL E DISCIPLINAR DA MARINHA  
MERCANTE PORTUGUEZA

## TITULO PRELIMINAR

Artigo 1. São applicaveis as disposições d'este codigo a todas as pessoas nacionaes ou estrangeiras, empregadas ou recebidas por qualquer titulo a bordo de embarcação portugueza, de vela ou a vapor, pertencendo a particulares ou administrações publicas, e destinada á navegação ou á pesca, pelas infracções de disciplina, que commetterem desde o dia em que pertencerem á tripulação do navio até ao dia, inclusivamente, do seu desembarque legal.

§ unico. Exceptua-se o caso, em que as leis ou regulamentos que regem a policia e disciplina a bordo dos navios do estado sejam por disposição especial applicaveis a alguma embarcação mercante, porque então terão esses pleno vigor.

Art. 2. Nos casos de perda de embarcação por naufragio, fortuna de guerra ou outra causa, os individuos a que se refere o artigo antecedente continuarão a ficar sujeitos ao regimen esta-

belecido por este codigo, até que tenham sido entregues a uma auctoridade portugueza.

§ unico. Esta disposição não comprehende os passageiros, que podem deixar de seguir a sorte da equipagem, salvo se forem desertores, que nessa occasião tenham embarcado.

Art. 3. Os capitães de qualquer navio mercante têm sobre os officiaes e gente da equipagem e sobre os passageiros a auctoridade que exigem a segurança do navio, o cuidado das fazendas e o bom exito da expedição.

§ unico. A lei comprehenda na palavra capitão tambem o mestre e patrão, e na palavra officiaes o contramestre, o piloto, o sobrecarga, o cirurgião e os engenheiros machinistas.

Art. 4. O capitão é auctorizado a empregar a força para pôr os agentes de qualquer crime ou delicto em estado de não prejudicarem; mas não tem jurisdicção sobre elles, devendo limitar-se a seguir a seu respeito o disposto nos artigos 71 e seguintes d'este codigo.

Art. 5. Todo o marinheiro é obrigado a ajudar o capitão para prender qualquer delinquente a bordo, sob pena de um anno de prisão e perda da soldada de um a tres mezes.

Art. 6. Em caso de rebelião, revolta ou motim a bordo a resistencia do capitão e das pessoas que o seguirem será sempre considerada legitima defesa.

## CAPITULO I

## Das diversas especies de infracções de disciplina

Art. 7. As infracções da disciplina da marinha mercante, punidas por este codigo, são divididas em tres classes:

- 1.º crimes;
- 2.º delictos;
- 3.º faltas ou contravenções.

A cada uma d'ellas correspondem penas em harmonia com a sua gravidade.

Art. 8. As contravenções e delictos especificados neste codigo serão julgados e punidos nos termos nelle declarados.

Os crimes especificados neste mesmo codigo serão julgados pelos tribunaes ordinarios, e punidos com as penas aqui expressas.

As contravenções e delictos ou crimes commettidos a bordo, e que por elle não são declarados infracções á disciplina, serão julgados e punidos conforme as leis ordinarias.



Art. 9. São consideradas infracções á disciplina para o effeito de serem julgadas pelas jurisdicções estabelecidas neste codigo as contravenções e delictos committidos pelos capitães nesta qualidade, e em violação das leis especiaes do codigo commercial, do regulamento consular de 26 de novembro de 1851, do regulamento postal de 4 de maio de 1852, e dos regulamentos de policia dos portos de pilotagem.

## CAPITULO II

### Das penas

#### SECÇÃO I

##### Penas das contravenções

Art. 10. As penas applicaveis ás contravenções de policia são: Em relação aos homens da equipagem:

- 1.ª privação de licenças até oito dias;
  - 2.ª diminuição até tres dias de ração de bebida fermentada;
  - 3.ª vigias por castigo;
  - 4.ª a perda de um a tres dias de soldada, sendo a equipagem ajustada ao mez, e de 300 a 900 réis, sendo ajustada a partes;
  - 5.ª a prisão até oito dias;
  - 6.ª a prisão a ferros até quatro dias;
  - 7.ª a prisão até cinco dias em logar fechado.
- § unico. Os ferros e prisão em logar fechado poderão ser acompanhados da suspensão de um terço da ração e da totalidade da bebida fermentada.

Estas duas penas poderão, como medida preventiva, ser prolongadas pelo tempo que fôr necessario, quando o delinquente fôr perigoso ou tiver committido crime.

Em relação aos officiaes:

- 1.ª advertencia;
- 2.ª exclusão da mesa do capitão até oito dias;
- 3.ª prisão até tres dias, fazendo serviço;
- 4.ª prisão no camarote até oito dias.

Para os passageiros da camara:

- 1.ª advertencia;
- 2.ª exclusão da mesa do capitão até oito dias;
- 3.ª reclusão no camarote até oito dias.

Para os passageiros do convez:

privação até oito dias de sahir do alojamento mais de duas horas por dia.

A prisão ou reclusão dos passageiros poderá prolongar-se por todo o tempo que fôr preciso, quando o delinquente fôr perigoso a bordo, ou tenha committido crime.

#### SECÇÃO II

##### Penas dos delictos

Art. 11. As penas applicadas aos delictos maritimos expressos neste codigo são:

1.ª a multa de 3\$000 a 30\$000 réis, sendo officiaes os delinquentes, e de 1\$000 a 10\$000 réis, sendo praças que não tenham esta categoria;

2.ª ferros até vinte dias com perda ou sem perda da terça parte da ração e da totalidade da bebida fermentada;

3.ª prisão de oito dias a tres annos.

Art. 12. A pena de prisão a ferros não será em caso algum applicada a officiaes, nem a passageiros.

Art. 13. As multas e deducções de soldadas serão applicadas ao cofre do monte pio maritimo e commercial.

#### SECÇÃO III

##### Penas dos crimes

Art. 14. As penas applicaveis aos crimes são as declaradas nas leis ordinarias, salvos os casos previstos no presente codigo.

#### SECÇÃO IV

##### Da applicação das penas

Art. 15. Tanto as auctoridades, a quem incumbe o julgamento das contribuições, como os tribunaes maritimos, conhecendo dos delictos, applicarão as penas, proporcionando-as ao gráu de culpabilidade do réo.

Para este fim tomarão em consideração conforme o caso;

1.º a idade do delinquente, os seus antecedentes, a importância do navio, e a navegação em que se empregar;

2.º todas as mais circumstancias que forem applicaveis, e que nos termos do código penal aggravam ou attenuam a culpabilidade ou a fazem desaparecer ou excluir.

Art. 16. A applicação das penas aos crimes será regulada pelo código penal.

### CAPÍTULO III

#### Das faltas ou contravenções de disciplina

Art. 17. São faltas ou contravenções de disciplina:

- 1.º a desobediencia simples;
- 2.º a negligencia no desempenho do serviço, para que fôr designado, ou na execução de qualquer trabalho, de que fôr encarregado;
- 3.º a falta no quarto ou a falta de vigilancia durante elle;
- 4.º a embriaguez sem desordem;
- 5.º a desordem sem vias de facto entre os homens da equipagem ou passageiros;
- 6.º ausencia de bordo sem licença;
- 7.º a demora em terra, finda a licença, não excedendo a tres dias;
- 8.º a deterioração por incuria de objectos de uso de bordo;
- 9.º a falta de consideração aos superiores;
- 10.º accender luzes ou fogo sem licença, ou circular em logares em que isso fôr prohibido a bordo com lume ou com cachimbo ou cigarro acceso;
- 11.º adormecer, estando ao leme ou de vigia;
- 12.º a practica a bordo de actos offensivos da moral, que não cheguem a constituir crime ou delicto;
- 13.º em geral quaesquer factos de negligencia, que constituirem apenas uma falta leve, ou simples falta á ordem ou serviço do navio, ou ás obrigações estipuladas no acto do ajuste.

Art. 18. As faltas de disciplina serão punidas conforme a sua gravidade com uma das penas designadas no artigo 10 á escolha das auctoridades, a quem competir o seu conhecimento.

§ unico. Aos marinheiros, que forem substituidos no serviço durante a duração das penas de prisão ou ferros, descontar-se-hão nas soldadas as despesas da substituição, havendo-as.

### CAPITULO IV

#### Das delictos maritimos

#### SECÇÃO II

#### Delictos communs ao capitão, officiaes, tripulação e passageiros

Art. 19. São delictos maritimos:

- 1.º as contravenções e faltas de disciplina reiteradas;
- 2.º a desobediencia acompanhada da recusa formal de obedecer;
- 3.º a desobediencia acompanhada de injuria ou ameaça;
- 4.º as desordens ou vias de facto entre gentes da equipagem, não resultando d'ellas doença ou incapacidade de trabalho excedente a trinta dias;
- 5.º a embriaguez com desordem ou habitual;
- 6.º o emprego sem licença de qualquer embarcação miuda do navio;
- 7.º a deterioração de objectos de uso de bordo, sendo premeditada;
- 8.º a alteração dos viveres ou comedorias pela mistura de substancias não prejudiciaes á saude;
- 9.º o extravio dos viveres ou liquidos de uso de bordo;
- 10.º a introdução clandestina a bordo de armas de fogo, armas brancas, polvora, materiaes inflammaveis ou licores espirituosos;
- 11.º o porte de armas de fogo a bordo;
- 12.º o jogo de azar ou de parar;
- 13.º o furto, não excedendo a 20\$000 réis o valor do objecto furtado;
- 14.º a deserção, sendo considerados desertores os declarados no artigo 26;
- 15.º as vias de facto contra o superior, não resultando d'ellas doença ou incapacidade de trabalhar excedendo a trinta dias;
- 16.º a falsa declaração de ser portuguez na occasião do ajuste;
- 17.º a falsa declaração do nome, naturalidade ou domicilio na mesma occasião;
- 18.º a insubordinação collectiva contra o capitão ou official de quarto, quando o numero dos delinquentes não exceder o terço da equipagem, comprehendidos os officiaes.

§ unico. No caso do n.º 10 os objectos a que elle se refere serão apprehendidos pelo capitão, e conforme as circumstancias

destruidos ou sequestrados para neste ultimo caso reverterem, finda a viagem, a favor da caixa do monte-pio maritimo e commercial.

Art. 20. Os delictos enumerados no artigo antecedente serão punidos com as penas estabelecidas no artigo 11 a prudente arbitrio do tribunal maritimo, salvo o disposto nos artigos seguintes.

Art. 21. O que ultrajar com palavras ou ameaças o capitão ou qualquer official de bordo será punido com a prisão d'um mez a um anno.

Art. 22. O que recorrer ás vias de facto contra o capitão ou qualquer official de bordo, será punido com a prisão de tres mezes a tres annos.

Resultando do facto doença ou incapacidade de trabalho de mais de trinta dias, a pena será a do artigo 361 do codigo penal.

Art. 23. O marinheiro, que formalmente recusar obedecer ás ordens do capitão ou do official de bordo para cumprimento de qualquer serviço ordinario, será punido com a prisão de seis dias a seis mezes.

Art. 24. O individuo, que á bordo formalmente se recusar a obedecer ás ordens dadas para salvação do navio ou da carga, ou para manter a ordem perturbada, será punido com a prisão de tres mezes a tres annos, e perda de todos os vencimentos a que tiver direito.

Art. 25. O que sem conhecimento do capitão embarcar ou desembarcar objectos, cuja apprehensão possa causar perdas ou damnos ao armador, será punido com a prisão d'um mez a um anno, independentemente da multa em que por esse facto incorrer, e da indemnisação ao armador.

Art. 26. São considerados desertores:

1.º os marinheiros ou officiaes, que depois de se terem ajustado deixarem partir o navio sem embarcar, serão punidos com a prisão até trinta dias, devendo restituir o que tiverem recebido por avanço, e descontar-se-lhes-ha na soldada o vencimento correspondente até trinta dias, multa que será applicada parte para pagar as despesas que se houverem feito com a captura, e o resto a beneficio do monte-pio maritimo e commercial;

2.º Se a ausencia tiver logar em porto estrangeiro e a multa não chegar para pagar as despesas da captura, será a multa augmentada até á totalidade da despeza que se houver feito com aquelle fim.

§ unico. Os individuos do mesmo navio que auxiliarem a deserção incorrerão nas mesmas penas.

Art. 27. Os desertores perdem de direito a soldada que tiverem vencido até ao dia da deserção; metade da sua importancia

reverterá como reparação a favor do armador, e a outra metade em beneficio do cofre do monte-pio maritimo e commercial.

## SECÇÃO II

### Delictos especiaes dos officiaes

Art. 23. O capitão ou o official, que fóra dos casos de necessidade absoluta maltractar ou espancar qualquer individuo que se achar embarcado no seu navio, será punido com a prisão de seis dias a tres mezes, e com o dobro se o offendido fór passageiro, official do navio ou menor de dezeseis annos.

§ unico. Resultando das vias de facto doença ou incapacidade de trabalho excedente a trinta dias, a pena será a respectiva do codigo penal.

Art. 29. O official, que se embriagar habitualmente no estande de quarto, será punido com a prisão de quinze dias a um mez, ou com a multa de 10\$000 a 20\$000 réis.

Art. 30. O official, que por incuria deteriorar ou destruir qualquer objecto necessario á navegação, manobra ou segurança do navio, será punido com a prisão de quinze dias a tres mezes.

Art. 31. O official, que alterar os viveres, bebidas e outros objectos de consumo, destinados aos passageiros ou á equipagem, não havendo misturas de substancias prejudiciaes á saude, será punido com a pena do artigo antecedente.

Art. 32. O capitão, que, salvo o caso de força maior, privar a equipagem de parte da ração estipulada antes da partida, ou, na falta de convenção, da que fór de uso e costume para viagens similhantes da marinha mercante, será punido com a multa de 10\$000 réis, e pagará como indemnisação 100 réis por dia de ração diminuida a cada homem da equipagem.

§ unico. Os casos de força maior serão provados por meio de termo assignado pelo capitão e principaes da equipagem, e neste caso cada homem d'esta terá direito a uma indemnisação equivalente á diminuição que tiver soffrido.

Art. 33. O capitão, que fazendo contrabando fór causa de que o navio seja multado em quantia inferior a 200\$000 réis, será punido com prisão d'um a tres mezes; mas, se a multa fór superior, ou o navio ou toda a parte da carga fór apprehendida, a prisão de tres mezes a um anno.

Art. 34. O capitão que se embriagar, quando dirigir algum navio, será punido com a prisão de quinze dias a um anno.

Art. 35. O capitão, que contra o disposto no código de commercio artigo 1369 na presença de qualquer perigo abandonar o seu navio, salvo força reconhecida pelos officiaes e principaes da equipagem, ou que, tendo tomado o seu parecer, deixar de salvar, quando seja possível, o diário de bordo, o dinheiro e quanto poder das fazendas e mercadorias, ou que não fôr o ultimo a sahir de bordo, será punido com a prisão d'um mez a um anno.

§ unico. O capitão, que sem necessidade absoluta e provada quebrar o seu ajuste e deixar o navio antes de ser substituído, será punido com a prisão de seis mezes a dois annos, verificando-se o facto em porto portuguez, e com a prisão d'um a tres annos, sendo em porto estrangeiro.

Art. 36. O capitão, que favorecer com o seu consentimento a usurpação do exercicio do commando a seu bordo, será punido com a prisão de quinze dias a tres mezes. Com a mesma pena será punido aquelle que fôra do caso de necessidade absoluta indevidamente tomar o commando a bordo.

Art. 37. O capitão, que não cumprir o disposto nos artigos 1388 e 1389 do código commercial, e que fôra do caso de impossibilidade absoluta vinte e quatro horas depois da sua chegada a porto ou colonia portugueza, ou a porto estrangeiro onde haja consul portuguez, não apresentar o rol da equipagem e a relação dos passageiros na capitania do porto ou na chancellaria do consulado, será punido com a multa de 5\$000 a 60\$000 réis.

Art. 38. O capitão, que, chegando a porto estrangeiro ou sabindo d'elle, não fôr a bordo do navio de guerra, salvo legitimo impedimento, ou não se conformar com os regulamentos de policia do porto, de que se lhe tiver dado conhecimento, será punido com a multa de 5\$000 a 20\$000 réis.

Art. 39. O capitão, que recusar obedecer ás ordens relativas á policia de navegação, emanadas das auctoridades militares da marinha, agentes maritimos ou consulares, ou que ultrajar estes funcionarios no exercicio ou por occasião do exercicio das suas funcções por palavras ou acções, será punido no primeiro caso com a prisão de dez dias a seis mezes, e no segundo com a prisão d'um mez a um anno.

Art. 40. O capitão, que, encontrando navio em perigo ou naufragos de qualquer nação, lhes não prestar os soccorros compatíveis com os meios de que dispor, será punido com a prisão d'um a tres annos.

Art. 41. O capitão, que não cumprir as formalidades prescriptas nos capitulos VI e VII d'este código na parte que lhe é applicavel, será punido com a multa de 10\$000 a 100\$000 réis.

## CAPITULO V

## Crimes maritimos

Art. 42. O individuo, que deliberadamente motivar a perda ou destruição do navio em que se achar embarcado, incorrerá na pena de tres a doze annos de degredo. Resultando do facto homicidio, a pena será imposta a este crime pelo código penal commum.

§ unico. É sempre circumstancia aggravante estar o criminoso por qualquer titulo encarregado da conducção do navio.

Art. 43. O capitão, que se levantar com o navio que lhe tiver sido confiado, vendendo-o ou empregando-o em proveito proprio, incorrerá na pena de degredo de tres a doze annos.

Art. 44. O capitão que mudar de destina ou lançar ao mar ou destruir sem necessidade toda ou parte da carga, será punido com o degredo temporario.

Art. 45. O capitão, que praticar qualquer dos factos prohibidos pelo artigo 1400 do código do commercio, ou vender o navio do seu commando, fôra do caso previsto no artigo 1401 do mesmo código, será punido com a mesma pena de degredo temporario.

Art. 46. Todo o acto de rebelião commettido por mais d'um terço da equipagem será punido com a prisão maior temporaria.

§ unico. É aggravante a circumstancia de ser armada.

## CAPITULO VI

## Da jurisdicção e competencia

## SECÇÃO I

## Em relação ás faltas de disciplina

Art. 47. O conhecimento e julgamento das contravenções á disciplina compete sem recurso algum:

- 1.º aos intendentes da marinha e capitães de portos, ou a quem legalmente os substituir;
- 2.º aos commandantes dos navios do estado;
- 3.º aos consules portuguezes;
- 4.º aos capitães de navios mercantes em porto estrangeiro;
- 5.º aos capitães nos seus proprios navios.

Art. 48. Compete aos intendentes de marinha, e onde os não houver aos capitães de portos ou a quem legalmente os represente, quando o navio estiver em porto portuguez. A elles deverão ser dirigidas as queixas.

Art. 49. Compete ao commandante do navio do estado:

1.º em porto, enseada ou bahia portugueza, onde não haja capitão do porto;

2.º em porto estrangeiro.

Art. 50. Compete ao consul portuguez em porto estrangeiro, onde não haja navio do estado.

Art. 51. Compete ao mais velho dos capitães mercantes portuguezes na falta dos commandantes de navios do estado ou dos consules em porto em quo por estes deva ser exercido esse direito.

Art. 52. Compete ao capitão no seu proprio navio:

1.º no mar;

2.º nos logares onde não houver nenhuma das auctoridades declaradas nos artigos antecedentes.

§ unico. Deve porém no primeiro porto em que aportar dar conta ao intendente de marinha, ao capitão do porto, ao commandante do navio do estado ou ao consul, das penas disciplinares que tiver applicado.

Art. 53. Póde tambem o capitão em todos os casos e em qualquer logar, em que se ache o navio, applicar as penas declaradas no artigo 10 n.ºs 1 a 3 sem recorrer para isso ás referidas auctoridades, devendo porém dar-lhes conta do occorrido o mais breve possível.

Art. 54. Havendo conflicto sobre a competencia em materia de disciplina, será resolvido no continente e ilhas pelo chefe do respectivo departamento maritimo, e nas colonias pelos governadores.

Art. 55. O poder disciplinar constituido pelo artigo 47 será exercido com a maior reserva, devendo aquelles, a quem é conferido, previamente colligir os precisos esclarecimentos relativamente aos factos submettidos á sua apreciação.

Os capitães, que sob sua responsabilidade applicarem durante as viagens as penas disciplinares designadas no artigo 10, deverão ser cuidadosamente interrogados pela auctoridade maritima ou consular do logar da chegada, para serem punidos, se tiverem commettido abuso de poder.

## SECÇÃO II

## Em relação a delictos maritimos

Art. 56. O conhecimento e julgamento dos delictos maritimos compete aos tribunaes maritimos commerciaes estabelecidos por este codigo.

Art. 57. Os tribunaes maritimos serão compostos de cinco vogaes e um escrivão.

Art. 58. Nos portos do continente, ilhas adjacentes ou colonias o tribunal maritimo será composto pela fórma seguinte:

1.º o intendente de marinha, e, não o havendo, o capitão do porto;

2.º um jurado do tribunal do commercio, havendo-o, e na sua falta um homem bom do commercio;

3.º o mais velho dos capitães dos navios que estiverem no porto;

4.º o patrão mór do porto, e na sua falta o piloto-mór, onde o houver, e, quando o não haja, um piloto da praça;

5.º o mais velho dos contramestres dos navios do commercio.

Os capitães, os pilotos e os contramestres da marinha mercante serão para este fim designados pelo capitão do porto.

Art. 59. Nos portos onde não houver capitão do porto, ou em porto estrangeiro, o tribunal maritimo será assim composto:

1.º do commandante do navio do estado, presidente;

2.º do official immediato;

3.º o mais velho dos capitães

4.º o mais velho dos officiaes

5.º o mais velho dos contramestres

} dos navios de commercio  
} presentes no porto.

§ unico. Havendo no porto mais de um navio do estado, será presidente do tribunal o mais graduado dos respectivos commandantes.

Art. 60. Em porto estrangeiro, em que não houver navio de guerra portuguez, o tribunal commercial maritimo será assim composto:

1.º o consul de Portugal, presidente;

2.º o mais velho dos capitães dos navios do commercio portuguez alli fundeados;

3.º o mais velho dos pilotos dos mesmos navios;

4.º um negociante portuguez nomeado por consul;

5.º o mais velho dos contramestres dos navios mercantes.

Art. 61. O presidente do tribunal maritimo designará o vogal que deve servir de relator.

Art. 62. As funcções de escrivão serão exercidas nos portos

do reino, ilhas e nas colonias por um empregado da capitania do porto, havendo-o, e, não o havendo, por um empregado marítimo; nos portos estrangeiros por um empregado do consulado; e a bordo do navio do estado pelo escrivão do navio.

Art. 63. Não podem ser vogaes do tribunal marítimo:

- 1.º os menores de vinte e um annos;
- 2.º o capitão que tiver feito a queixa;
- 3.º o offendido ou queixoso;
- 4.º os parentes do accusado ou do offendido até aos graus de tio e sobrinho.

Art. 64. Parentes em primeiro grau não podem conjunctamente ser vogaes do mesmo tribunal.

Art. 65. Nenhum individuo, a quem nos termos do presente codigo couber ser vogal do tribunal, poderá recusar-se a funcionar, nem dar-se como suspeito em qualquer causa.

### SECÇÃO III

#### Em relação a crimes marítimos

Art. 66. A competencia para conhecer e julgar os crimes marítimos previstos neste codigo é dos tribunaes communs.

## CAPITULO VII

### Da fórma do processo

#### SECÇÃO I

Art. 67. O capitão terá a bordo um livro especial chamado livro de castigos, e dividido em duas columnas, rubricado pelo capitão do porto em que o navio tiver armado; numa d'ellas será mencionado por elle ou pelo official do quarto toda a contravenção de disciplina commetida a bordo do seu navio, designando especificadamente as suas circumstancias, o dia em que se verificou e o nome de quem a commetteu, e noutra columna escreverá a sua decisão a auctoridade que tiver estatuido sobre o caso nos termos dos artigos 47 e seguintes.

O capitão notará nesse livro, e pelo mesmo modo, todas as penas disciplinares que tiver imposto durante a viagem.

Art. 68. O livro de castigos, finda a viagem ou quando o navio desarmar, será entregue ao capitão do porto, e ficará de-

positado no archivo da capitania, até que seja novamente reclamado, salvo se estiver em branco.

Art. 69. O capitão do porto, vendo que algum dos marítimos tem nota neste livro, mandará immediatamente uma copia ao chefe do departamento, em cuja matricula o marítimo estiver inscripto a fim de se lhe pôrem as competentes notas.

Art. 70. Na cedula ou bilhete da matricula do marítimo fará a auctoridade marítima em presença d'estas notas a declaração summaria do que a seu respeito constar do ultimo navio em que tiver servido, a fim de que quem o quizer ajustar para outro qualquer navio possa a seu respeito haver as precisas informações.

§ unico. Independentemente d'estas declarações da auctoridade marítima, ficam os capitães dos respectivos navios autorisados a lançar das cedulas dos seus marinheiros as qualificações de optimo, bom, soffrivel ou mau com referencia ao livro dos castigos, quando elles lhes peçam qualquer attestado do seu procedimento.

### SECÇÃO II

#### Em materia de delictos marítimos

Art. 71. Sendo commettido a bordo algum delicto, o segundo ou o official de quarto darão parte ao capitão; sendo commettido fóra do navio, será dada pelo segundo, e sendo commettida em presença do capitão, ou chegando ao seu conhecimento sem ser por meio d'essas partes, elle mesmo lançará a noticia no livro de castigos.

Em todo o caso serão sempre especificadas todas as circumstancias do delicto nos termos do artigo 67.

Art. 72. Em seguida procederá o capitão conjunctamente com o piloto e o contramestre, constituídos em conselho de averiguação, a uma instrucção summaria sobre o facto, ouvindo testemunhas contra e a favor do indiciado, e lavrando d'isso auto o piloto, que servirá de escrivão. O auto será assignado pelos membros do conselho e pelas testemunhas sabendo escrever; e não sabendo, d'isso mesmo se fará menção.

Art. 73. Passando-se o facto em porto do reino ou das colonias, o capitão apresentará a sua parte com as peças do processo ao capitão do porto nos tres dias que se seguiram ao conhecimento do delicto.

Passando-se em porto estrangeiro, apresental-a-ha no mesmo prazo ao commandante do navio do estado que alli estiver, e na sua falta ao consul.

Passando-se no alto mar ou em porto estrangeiro, em que não haja navio do estado nem consul, apresental-a-ha no primeiro porto, a que chegar, ao capitão do porto, ao commandante do navio do estado ou ao consul, conforme houver logar nos termos indicados.

§ unico. Sendo os delictos communs, cujo conhecimento pertence aos tribunaes ordinarios, a auctoridade que recebeu a parte e as peças do processo remetterá tudo ao ministerio publico para proceder criminalmente.

Art. 74. Sendo o delinquento o proprio capitão, o processo terá logar ou por queixa dos officiaes e gente da equipagem, ou dos passageiros, ou de officio.

No primeiro caso a queixa será dada nos prazos marcados no artigo antecedente ao capitão do porto, commandante do navio do estado ou consul, conforme as circumstancias previstas nesse artigo.

Art. 75. A auctoridade, que receber a parte com as peças do processo, nomeará o tribunal maritimo que deve conhecer do delicto, designará o relator encarregado de proceder ás necessarias informações, e convocará o tribunal, logo que o processo estiver instruido.

Art. 76. As sessões dos tribunaes maritimos são publicas. A sua policia pertence ao presidente.

Em terra o tribunal reúne-se na intendencia de marinha ou capitania do porto, sendo em porto portuguez, e na chancellaria do consulado, sendo em porto estrangeiro.

A bordo reúne-se no local destinado ás sessões do conselho de guerra.

§ unico. Um exemplar d'este codigo estará sobre a mesa durante as sessões.

Art. 77. Constituido o tribunal, o presidente mandará ler pelo relator a parte e as differentes peças do processo, tanto contra como a favor do accusado.

Este será introduzido perante o tribunal, livre e acompanhado d'um defensor á sua escolha.

§ unico. Sendo o menor accusado, ser-lhe-ha nomeado curador, sob pena de nullidade.

Ao defensor e curador serão sempre communicadas em tempo util as peças do processo.

Art. 78. Verificada a identidade do accusado, o presidente lhe dará conhecimento do delicto de que fôr accusado, advertindo-o e ao seu defensor ou curador de que lhes é permitido dizer tudo o que julgarem a bem da defesa sem ultrapassar os limites da decencia e do respeito devido á auctoridade.

Art. 79. O presidente é investido do poder discricionario para a direcção da discussão e descobrimento da verdade.

Art. 80. O accusado póde fazer chamar perante o tribunal todas as pessoas que desejar fazer ouvir como testemunhas em sua defeza, uma vez que as apresente ou faça apresentar no dia do julgamento.

Art. 81. O presidente interroga o accusado e inquire as testemunhas.

Os membros do tribunal podem fazer áquelle e a estas as perguntas que julgarem necessarias para seu esclarecimento.

§ unico. Não podem ser testemunhas os ascendentes e descendentes ou affins no mesmo grau, nem o conjuge do accusado.

Art. 82. O accusado apresentará a sua defeza por si ou pelo defensor ou curador, e o presidente, depois de lhe perguntar se nada mais tem a dizer em sua defeza, fará um relatorio claro e resumido dos factos, sem todavia expôr a sua opinião pessoal sobre a culpabilidade ou innocencia do réu; e findo o relatorio fechará a discussão, e fará retirar o réu e o auditorio, para que o tribunal delibere immediatamente.

Art. 83. Os vogaes votam na ordem inversa das classificações mencionadas nos artigos 58 e seguintes, sendo o presidente o ultimo.

Art. 84. A votação é por maioria, tanto sobre a culpabilidade como sobre a applicação da pena.

O relator lavrará em seguida a sentença, que será motivada e por todos assignada depois de lida.

§ unico. Na sentença deve, além do nome do accusado, declarar-se a delegação maritima em que estiver matriculado.

Art. 85. Parecendo ao tribunal que o facto embora apresentado como delicto, entra na categoria das contravenções de disciplina, applicará sómente uma das penas designadas no artigo 10, sem se declarar incompetente para o julgar.

§ unico. Se o facto porém constituir crime ou delicto commum, declarar-se-ha incompetente, observando-se nesse caso o disposto na secção seguinte.

Art. 86. O presidente remetterá uma cópia da sentença ao ministro da marinha, e outra ao ministerio publico para a fazer executar.

Art. 87. Sendo a sentença proferida em Portugal e envolvendo a condemnação a prisão, o condemnado será logo pelo presidente do tribunal posto á disposição do ministerio publico da comarca com uma cópia da sentença para a fazer executar.

Sendo proferida fóra de Portugal, será sempre executada na metropole, se a prisão exceder a tres mezes; e neste caso será o

condemnado para ella enviado o mais breve possível com uma cópia da sentença, e entregue, á sua chegada a um porto portuguez, ao ministerio publico pela auctoridade maritima local. Se a prisão não exceder a tres mezes, poderá ser cumprida a pena no reino, nas colonias ou em paiz estrangeiro, conforme o local aonde o réo tiver sido julgado.

§ unico. O condemnado enviado para cumprir a pena de prisão será considerado a bordo como passageiro de ração, devendo as disposições a tomar a seu respeito limitar-se á vigilancia sufficiente para prevenir a sua evasão, a não se achar nas condições expressas nas disposições finaes do artigo 10.

Art. 88. As penas impostas fóra dos reinos aos capitães de navios só serão cumpridas depois de o navio voltar ao porto aonde o proprietario possa tomar conta do navio.

Art. 89.º A cobrança das multas impostas em virtude d'este codigo fica, nos termos de direito, a cargo do ministerio publico do logar em que desarmar o navio, a cujo bordo estiver embarcado o condemnado, d'aquelle em que estiver inscripto na matrícula maritima, ou d'aquelle em que elle tiver desembarcado durante a viagem.

§ unico. Se o desembarque se tiver effectuado em paiz estrangeiro, deverá o consul promover essa cobrança.

Art. 90. Das sentenças dos tribunaes maritimos, em que a pena não exceda a um mez de prisão ou a 10\$000 réis de multa, não haverá recurso algum.

§ unico. Quando as penas forem superiores ás que ficam expressas neste artigo, poderá o réu recorrer para o supremo tribunal de justiça militar, em segunda e ultima instancia.

Art. 91. Todo o processo perante os tribunaes maritimos é isento de sello, e não dá logar a percepção de custas de qualquer natureza.

Art. 92. O escrivão declarará em seguida á sentença se foi ou não dada á execução.

O capitão fará transcrever a sentença no livro de castigos, ao qual ficará annexa para ser entregue ao capitão do porto.

Quando o condemnado fór o proprio capitão, será a respectiva sentença copiada no livro pelo presidente do tribunal maritimo que a tiver proferido, e mencionada por extracto no rol da equipagem.

### SECÇÃO III

#### Em materia de crimes maritimos

Art. 93. Logo que a bordo de qualquer navio fór commetido

algun crime, o capitão procederá nos termos dos artigos 71 e seguintes, lavrando auto de noticia, procedendo á instrucção do processo, á apprehensão dos instrumentos ou objectos de crime, e á prisão do indiciado.

Art. 94. Chegando a um porto do reino ou das colonias, entregará o indiciado e as peças do processo ao ministerio publico respectivo.

Art. 95. Chegando a porto estrangeiro, fará a entrega ao consul portuguez, o qual, completando quanto preciso a instrucção no mais breve espaço de tempo, fará desembarcar o criminoso para o enviar ao porto de armamento com as peças do processo, se não preferir mandal-o pelo mesmo navio.

§ unico. Na falta de consul o capitão fará a entrega ao commandante do navio do estado presente naquelle porto, o qual procederá nos termos prescriptos no artigo 94.

### CAPITULO VIII

#### Da prescripção

Art. 96. A acção publica e a acção civil nos casos previstos neste codigo prescrevem:

- 1.º em relação ás contravenções passado um anno;
- 2.º em relação aos delictos passados tres annos;
- 3.º em relação aos crimes nos termos do direito commum.

§ unico. O prazo conta-se do dia em que o facto tiver sido practicado.

### CAPITULO IX

#### Disposições finaes

Art. 97. O governo publicará com este codigo o formulario para o respectivo processo.

Art. 98. Haverá um exemplar d'este codigo a bordo de todos os navios mercantes e dos do estado.

Paço, em 4 de julho de 1864.—*José da Silva Mendes Leal.*

### DECRETO DE 4 DE JULHO

Ordenando o codigo penal e disciplinar da marinha mercante no artigo 97 que o governo publique conjunctamente com o mesmo codigo os formularios necessarios para dar uniformidade ao processo: hei por bem, conformando-me com o parecer do conse-



Iheiro ajudante do pricurador geral da corôa juncto ao ministerio da marinha e ultramar, decretar o seguinte :

Artigo 1.º São approvados os formularios que baixam com o presente decreto assignado pelo ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar.

Art. 2. Todos os actos e termos do processo poderão ser impressos ou lithographados em harmonia com esses modelos, e com os claros necessarios para serem preenchidos com as declarações manuscriptas respectivas a cada um d'elles, segundo a variedade dos casos.

Art. 3. Todos os actos e termos do processo serão sempre escriptos em papel branco do mesmo formato do papel sellado, e cada um d'elles começará sempre em folha separada.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 4 de julho de 1864. — REI — José da Silva Mendes Leal.

### N.º 1

(Livro de castigos que deve existir a bordo)

#### LIVRO DE CASTIGOS

(Nome e qualidade do navio)

Departamento  
maritimo de...  
Districto de...

commandado por...

Este livro, contendo... folhas, foi rubricado por mim, capitão no porto de... para nelle serem lançadas, sem emendas, borrões nem entrelinhas, as sentenças dos tribunaes maritimos commerciaes, as faltas de disciplina e as respectivas penas que lhes forem applicadas, nos termos dos artigos 67 e seguintes do codigo penal e disciplinar da marinha mercante.

(Data)

O capitão do porto

F...

Nomes	Logar que o réo exerce a bordo — Departamento e districto maritimo a que pertence	Natureza das faltas ou delictos — Penas applicadas em virtude de que artigo do codigo e por qua auctoridade

### N.º 2

(Parte de uma contravenção de disciplina e sentença condemnatoria)

Bordo do (qualidade e nome do navio)... de... de 18...

O (capitão ou mestre) do (nome do navio) participa a v... nos termos do artigo 47 do codigo penal e disciplinar da marinha mercante que (nome do réu), fazendo a bordo as funcções de..., commetteu a infracção da disciplina prevista em o n.º... do artigo 17 do mesmo codigo (especie de infracção).

Em presenca do que v... lhe applicará a pena disciplinar, que lhe parecer mais justa.

Deus guarde a v.

(Assignatura do capitão ou mestre).

O capitão do porto de...

Vista a parte do capitão e as informações havidas, e considerando as disposições dos artigos 10 e 15 do codigo penal e disciplinar da marinha mercante, condemna (nome do réu) na pena de...

(Data)

O capitão do porto

F...

## N.º 3

(Rosto de um processo por delicto marítimo)

## TRIBUNAL MARITIMO COMMERCIAL DE...

Departamento marítimo de... N.º.... 18...  
 Districto de...

Réu F...

Delicto previsto pelo artigo... do código penal e disciplinar da marinha mercante.

Presidente, F...

Relator F...

Escrivão F...

## N.º 4

(Auto de noticia de delicto marítimo)

*(Qualidade e nome do navio)*

Do porto de...

Tendo hoje... de... de 18..., tido conhecimento de que... *(nome do réu)*, marítimo inscripto no departamento de..., districto marítimo de... fazendo a bordo as funções de..., commetteu o delicto de... *(o delicto com os pormenores e circumstancias que o acompanharam ou precederam)*, lavrei o presente auto nos termos do artigo 7 do código penal e disciplinar da marinha mercante para os devidos efeitos.

Bordo do... aos... de... de 18...—O segundo F.:

## N.º 5

(Officio do capitão, remettendo á auctoridade competente o auto de noticia e informação summaria, servindo de corpo de delicto sobre um delicto marítimo)

Ill.<sup>mo</sup> sr. capitão do porto de...Remetto a v. s.<sup>a</sup> nos termos dos artigos 72 e 73 do código penal e disciplinar da marinha mercante a informação summaria

e auto de noticia relativos ao delicto commettido a bordo do navio do meu commando por F..., marítimo inscripto no departamento de... districto marítimo de..., a fim de que v. s.<sup>a</sup> o faça proccesar e punir.

Deus guarde a v. s.<sup>a</sup>*(Data)*

O capitão do...

F...

## N.º 6

(Mandado de prisão ou de soltura)

## TRIBUNAL MARITIMO COMMERCIAL DE...

Departamento marítimo de...  
 Districto de...

Mandado de...

O carcereiro da prisão de... receba á ordem do tribunal marítimo commercial de... (ou ponha em liberdade) a... *(nome do réu)*.

*(Data)*

O presidente do tribunal marítimo,

F...

## N.º 7

(Recibo da entrega do preso)

No dia... do mez de... do corrente anno, pelas... horas da..., me foi entregue o preso F..., natural de..., filho de..., de idade de... annos, solteiro *(casado ou viuvo)*, marítimo do departamento de..., districto marítimo de..., que fica recolhido nesta prisão á ordem do presidente do tribunal marítimo commercial d'esta *(cidade ou villa)*.

E para constar passei o presente recibo, que assigno.  
*(Logar da data)*.

O carcereiro,

F...

## N.º 8

(Requisição ao presidente do tribunal do commercio de um jurado para vogal do tribunal marítimo)

## TRIBUNAL MARITIMO COMMERCIAL DE...

Departamento  
marítimo de...  
Districto de...

Ill.<sup>ma</sup> sr. presidente do tribunal de commercio de...  
Nos termos dos artigos 58 e 75 do código penal e disciplinar da marinha mercante rogo-lhe queira designar um jurado do tribunal commercial, que sirva de vogal no tribunal marítimo commercial d'este porto. O dia da reunião do mesmo tribunal ser-lhe-ha communicado em tempo util.

Deus guarde a v. s.<sup>a</sup> (*data*).

O presidente do tribunal marítimo,  
F...

## N.º 9

(Nomeação de vogal relator e designação de escrivão)

## TRIBUNAL MARITIMO COMMERCIAL DE...

Departamento  
marítimo de...  
Districto de...

Previno a v.<sup>a</sup> que em conformidade com o disposto no código penal e disciplinar da marinha mercante o designei para vogal relator do tribunal marítimo commercial de... no processo de... (*nome do réu*), accusado de...

Rogo a v. s.<sup>a</sup> que prepare immediatamente o processo, cujas peças remetto em numero de..., e logo que esteja habilitado me previna para eu convocar o tribunal.

Para escrivão nomeei a... (*nome*).

Deus guarde a v. s.<sup>a</sup> (*data*).

O presidente do tribunal,  
F...

## N.º 10

(Nomeação de curador ao réo menor)

## TRIBUNAL MARITIMO COMMERCIAL DE...

Departamento  
marítimo de...  
Districto de...

Sendo menor o réo F..., nomeio para seu curador a F..., que prestará o juramento legal no dia..., sendo previamente avisado.

(*Data*).

O relator,  
F...

## N.º 11

(Juramento ao curador)

## TRIBUNAL MARITIMO COMMERCIAL DE...

Departamento  
marítimo de...  
Districto de...

Aos... de... de 18..., na sala onde se reúne o tribunal marítimo commercial, pelas... horas da..., estando presente F..., relator do processo instaurado contra F..., réo menor,ahi compareceu F..., curador nomeado ao mesmo pelo despacho de fl..., e prestou aos Sanctos Evangelhos o juramento de bem desempenhar as suas funções.

(*Data*).

O relator,  
F...

O curador,  
F...

O escrivão,  
F...

## N.º 12

(Despacho do relator para o proprietario)

## TRIBUNAL MARITIMO COMMERCIAL DE...

Departamento  
marítimo de...  
Districto de...

Façam-se as intimações ao réu (*ao seu curador, havendo-o*) e ás testemunhas para serem inqueridas

no dia... de... pelas... horas da... para a instrucção preparatoria.  
(Data).

O relator,  
F...

### N.º 13

(Mandado para intimação de testemunhas)

## TRIBUNAL MARITIMO COMMERCIAL DE...

Departamento  
maritimo de...  
Districto de...

F..., presidente do tribunal maritimo commercial de...

Mando a F..., cabo do mar neste porto (a), que intime... para comparecerem no dia... de... de 18... perante o mesmo tribunal, e depõem o que souberem sobre a accusação feita a... (nome do réu), sob as pena da lei, quando faltarem.

(Data).

(Assignatura do presidente).

### INTIMAÇÕES

Certifico ter lido e deixado cópia do mandado supra ás testemunhas nelle designadas.

(Data e assignatura).

### N.º 14

(Perguntas ao réu)

## TRIBUNAL MARITIMO COMMERCIAL DE...

Departamento  
maritimo de...  
Districto de...

Aos... de... de 18..., na capitania do porto, perante o juiz relator... (nome) e perante mim escrivão compareceu por ordem do mesmo relator... (nome do

(a) As intimações podem ser feitas por um cabo de mar ou por outro qualquer empregado designado pelo presidente.

rêu), accusado de... (natureza do delicto), em liberdade propria do seu estado de custodia (a).

E perguntado;

1.º Qual o seu nome, idade, profissão, naturalidade e domicilio? Em que qualidade estava embarcado, e qual o nome do navio?

Respondeu...

2.º Sobre o delicto de que é accusado e constante do auto de noticia fl..., e do relatório de fl...

Respondeu...

3.º Qual era a sua defesa?

Respondeu...

4.º Finalmente se queria produzir testemunhas? quais?

Respondeu que dava como testemunhas de defesa as constantes do rol que adiante segue (ou que não tinha a produzir nenhuma).

E findos por esta fórma os interrogatorios, o réu os achou conformes depois de lhe serem lidos e assignados comigo escrivão e com o vogal relator.

(Assignatura do relator).

(Assignatura do réu).

(Assignatura do escrivão).

### N.º 15

(Rol de testemunhas do réu)

## TRIBUNAL MARITIMO COMMERCIAL DE...

Departamento  
maritimo de...  
Districto de...

Declarou o réu em suas perguntas que as testemunhas que dava em sua defesa eram as seguintes:

F...)

F...)

F...)

F...)

(Data).

O relator,

F...

O escrivão,

F...

(Assignatura do réu, sabendo escrever, e, sendo menor, a do seu curador).

(a) Sendo o réo menor, deve fazer-se menção do curador, o qual assigna tambem o auto.

## N.º 16

(Inquirição de testemunhas de accusação)

## TRIBUNAL MARITIMO COMMERCIAL DE...

Departamento  
maritimo de...  
Districto de...

Aos... de... de 18... pelas... horas da... na capitania do porto, districto maritimo de..., departamento do...

Perante o vogal relator do mesmo tribunal, nomeado pelo presidente, compareceram as testemunhas abaixo assignadas, devidamente intimadas para deporem no processo contra..., as quaes depois de lhes ser lida a accusação prestaram o juramento dos Santos Evangelhos nos termos da lei; e tendo aos costumes dicto nada, foram cada uma d'ellas separadamente interrogadas nos termos seguintes:

Primeira testemunha:

Perguntada pelo seu nome, idade, naturalidade e estado:

Respondeu...

Perguntada...

Respondeu...

E nada mais tendo a depôr, sendo-lhe lido seu depoimento o ratificou e assignou.

*(Assignatura do relator).**(Assignatura da testemunha).**(Assignatura do escrivão).*

Segunda testemunha:

Perguntada, etc.

E não havendo mais algumas testemunhas a inquirir se fechou este auto, que assigno com o relator.

*(Assignatura do relator).**(Assignatura do escrivão).*

## N.º 17

(Designação do dia do julgamento)

## TRIBUNAL MARITIMO COMMERCIAL DE...

Departamento  
maritimo de...  
Districto de...

Estando preparado este processo, marco para o julgamento o dia... do corrente pelas... horas da manhã, expedindo-se para esse fim os avisos aos vogaes do tribunal, e intimando-se o réu (e seu curador, tendo-o) e as testemunhas.

*(Data)*

O presidente do tribunal,

F...

## N.º 18

(Aviso aos vogaes do tribunal)

## TRIBUNAL MARITIMO COMMERCIAL DE...

Departamento  
maritimo de...  
Districto de...

O presidente do tribunal maritimo commercial de... communica aos vogaes do mesmo tribunal que este ha de reunir-se no dia... de... pelas... horas da manhã na capitania do porto para proceder ao julgamento de... *(nome do réu)*.

O presidente do tribunal,

F...

Para o sr..., vogal do tribunal maritimo.

## N.º 19

(Aviso ao réu para julgamento)

## TRIBUNAL MARÍTIMO COMMERCIAL DE...

Departamento  
marítimo de...  
Districto de...

Intimei o réu F... de que no dia... de... de 18... ha de ser julgado pelo tribunal marítimo commercial d'esta cidade (ou villa), e lhe declarei que podia, querendo, fazer-se acompanhar de advogado, e produzir em sua defeza as testemunhas, que mais quizesse, além das já indicadas na occasião das perguntas; ao que me respondeu que...

(Data).

O escrivão,

F...

## N.º 20

(Acta da audiencia)

## TRIBUNAL MARÍTIMO COMMERCIAL DE...

Departamento  
marítimo de...  
Districto de...

Aos... de... de 18..., nesta cidade (ou villa) de... pelas... horas da... e tribunal marítimo commercial, creado pelo código penal e disciplinar da marinha mercante, e composto, conforme o artigo 58 do mesmo código, de F..., presidente, e dos vogaes F..., F..., F... e F..., fazendo F..., por designação do presidente, as funções de relator, e eu abaixo assignado as de escrivão reunindo todas as condições de idade exigidas do artigo 63, não sendo parentes nem affins entre si, nem do réu, em grão prohibido pelos artigos 63 e 64, nem estando comprehendidos nos mais casos de inhabilidade declarados no artigo 64, reunia-se para julgar F..., accusado de (natureza do delicto).

Aberta a sessão e declarada publica, o presidente

disse em voz alta e de pé com todos os outros vogaes: «Juramos perante Deus desempenhar as nossas funções no tribunal marítimo commercial com imparcialidade.» Cada uma d'elles, pondo a sua mão direita sobre o livro dos Evangelhos, disse: «Assim o juro.»

Em seguida fez o presidente ler as peças do processo, tanto de accusação como de defeza, a terminada a leitura foi introduzido perante o tribunal o réu, assistido de seu curador (sendo menor, ou de seu advogado, tendo-o).

Perguntado pelo seu nome, idade, habitação, naturalidade, estado, profissão, departamento e districto marítimo a que pertencia, e navio a bordo do qual servia?

Respondeu.....

O presidente declarou ao réu que era accusado de..., delicto previsto pelo artigo... do código penal e disciplinar da marinha mercante, e advertiu-o, assim como o seu defensor (ou curador), que lhe era permitido dizer tudo o que fosse a bem da defeza dentro dos limites da decencia e do respeito; e logo fez ao réu as perguntas que julgou necessarias; depois do que, achando-se as testemunhas recolhidas na sala para esse fim destinada, foram ali chamadas uma a uma á audiencia para deporem, sob juramento legal, primeiramente as de accusação e depois as de defeza, e são as constantes do rol de ff..., as quaes com effeito depozeram, dizendo nada aos costumes.

Findo o inquerito e declarando o réu, depois de ter apresentado a sua defeza por si (ou por seu advogado ou curador), que nada mais tinha a acrescentar, o presidente encerrou a discussão, e fez em resumo o relatorio da causa sem exprimir a sua opinião pessoal; depois do que, retirando-se o tribunal á sala das conferencias, e voltando depois de algum tempo, o mesmo presidente leu em voz alta a sentença que segue, do que lavrei o presente auto que com elle assigno.

(Assignatura do presidente).

(Assignatura do escrivão).

N.º 21

(Sentença)

## TRIBUNAL MARITIMO COMMERCIAL DE...

Departamento  
marítimo de...  
Districto de...

O tribunal marítimo commercial, creado pelo código penal e disciplinar da marinha mercante de 4 de julho de 1864:

Vista a accusação feita a... (nome e qualidade do réu);

Considerando que em presença das provas do processo se mostre ter o mesmo réu commettido o delicto previsto no artigo... do código penal e disciplinar da marinha mercante;

Considerando que não se prova a existencia de alguma circumstancia aggravante;

Considerando que pelo contrario se prova a existencia da circumstancia attenuante de...;

Considerando finalmente a disposição do artigo... do referido código penal e disciplinar, que diz... (o texto do artigo que contém a pena):

Condemna o mesmo réu na pena de..., e manda que a pena seja executada.

(Logar e data).

(Assignatura do presidente.) (Assignatura dos vogaes).

F...

F...

F...

F...

F..., relator,

N.º 22

(Termo da publicação)

## TRIBUNAL MARITIMO COMMERCIAL DE...

Departamento  
marítimo de...  
Districto de...

No mesmo dia, mez e anno declarado na sentença retro foi publicada em sessão pelo relator a mesma sentença na presença do réo, que a ouviu ler e d'ella ficou sciente, bem como de que podia recorrer para o supremo tribunal de justiça militar no prazo legal; o que eu escrevão intimei ao réo (e seu curador, tendo-o).

O escrevão,

F...

N.º 23

(Extracto da sentença condemnatoria)

Departamento  
marítimo de...  
Districto de...

## TRIBUNAL MARITIMO COMMERCIAL DE...

Extracto da sentença de... de... de 18..., proferida pelo tribunal marítimo commercial de... contra...

Nome	Servico a bordo	Departamento ou districto marítimo	Naturalidade do réo	Natureza do delicto	Pena imposta	Artigos do código penal e disciplinar applicados	Destino dado ao condemnado

Está conforme o original... (Data). — O escrevão, F...  
Visto. — O capitão do porto, presidente, F...

N.º 24

(Interposição de recurso pelo réo)

TRIBUNAL MARITIMO COMMERCIAL DE...

Departamento  
marítimo de...  
Districto de...

Aos... de... de 18... declarou o réo F..., pela sua declaração escripta de f..., que interpunha o recurso para o supremo tribunal de justiça militar da sentença de f..., que o condemna a...

(Data)

O escrivão,  
F...

N.º 25

(Attempação do recurso)

TRIBUNAL MARITIMO COMMERCIAL DE...

Departamento  
marítimo de...  
Districto de...

Para o traslado do processo marco quarenta e oito horas, e para a sua apresentação no supremo tribunal de justiça militar... dias.

(Data)

O relator,  
F...

N.º 26

(Termo de remessa)

TRIBUNAL MARITIMO COMMERCIAL DE...

Departamento  
marítimo de...  
Districto de...

Aos... de... de 18... faço remessa para o supremo tribunal de justiça militar d'este processo, de que ficou traslado.

(Data).

O escrivão,  
F...

N.º 27

(Declaração de ter passado em julgado a sentença)

TRIBUNAL MARITIMO COMMERCIAL DE...

Departamento  
marítimo de...  
Districto de...

A sentença de f... passou em julgado por não ter o réo interposto recurso em tempo.

(Data).

O escrivão,  
F...

N.º 28

TRIBUNAL MARITIMO COMMERCIAL DE...

Departamento  
marítimo de...  
Districto de...

Ill.<sup>mas</sup> sr. delegado do procurador régio da comarca de...

Cumprindo o disposto no artigo 86 do código penal e disciplinar da marinha mercante, remetto uma copia autentica da sentença proferida em... do corrente pelo tribunal marítimo commercial a que presido, e passada em julgado. Como ella condemna F... (nome e qualidade do réu) á pena de..., rogo a v. s.<sup>a</sup> queira participar-me se foi ou não dada á execução, a fim de que o escrivão possa, nos termos do artigo 92 d'aquelle código, fazer a declaração exigida pela lei.

Deus guarde a v. s.<sup>a</sup>... (data).

O presidente do tribunal marítimo commercial de...

(Assignatura).

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, 4 de julho de 1864. — José da Silva Mendes Leal.



(Aos artigos 47 e 58 do código penal e disciplinar da marinha mercante de 4 de julho de 1864)

### PORTARIA DE 30 DE JULHO

Considerando que a jurisdição para conhecer das contravenções de disciplina compete pelo artigo 47 do código penal e disciplinar aos intendentes de marinha ou capitães de portos ou a quem legalmente os substituir nos seus impedimentos;

Considerando que a presidência do tribunal marítimo commercial, competindo pelo artigo 58 do dicto código aos intendentes de marinha, também é concedida a quem legalmente os substituir nas hypotheses do artigo 47, porque onde ha a mesma razão deve dar-se identica disposição;

Considerando que o capitão do porto de Lisboa substitue legalmente o intendente de marinha nos seus impedimentos:

Manda sua majestade el-rei, conformando-se com o parecer do conselheiro ajudante do procurador geral da corôa e fazenda juncto a este ministerio, que o intendente da marinha de Lisboa seja, todas as vezes em que não poder por impedimento legitimo exercer a jurisdição disciplinar a que se refere o artigo 47, ou a presidência do tribunal marítimo commercial, que lhe compete pelo artigo 56, substituido pelo respectivo capitão do porto sem necessidade da dispensa para cada caso especial.

O que, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, se participa, ao referido intendente para sua intelligencia e devidos effectos.

Paço, em 30 de julho de 1864. — *José da Silva Mendes Leal.*

(Ao artigo 90 paragrapho unico do código penal referido)

### PORTARIA DE 30 DE JULHO

Admittindo o artigo 90 § unico do código penal e disciplinar da marinha mercante o recurso dos tribunaes marítimos commerciaes para o supremo tribunal de justiça militar contra as sentenças condemnatorias, em que as penas excederem a um mez de prisão ou 10\$000 réis de multa; e convindo evitar quaesquer duvidas sobre o prazo da interposição do recurso e sobre os effectos d'este:

Considerando que pela redacção do § unico do artigo 90 se manifesta ser o recurso o de *appellação*, porque manda julgar o

processo pelo supremo tribunal de justiça militar em segunda e ultima instancia;

Considerando que, sendo omisso sobre o prazo para a interposição do recurso o código penal e disciplinar, deve nesta parte ser applicavel a legislação commum, segundo a qual, nos termos do artigo 681 § 2.º da novissima reforma, o prazo é de dez dias continuos e improrogaveis, contados da publicação ou intimação da sentença;

Considerando que, segundo os artigos 681 § 6.º e 1188 da novissima reforma, a *appellação* em materia criminal é sempre suspensiva, salvos os casos exceptuados na lei.

Ha por bem sua majestade el-rei, conformando-se com o parecer do conselheiro ajudante do procurador geral da corôa e fazenda juncto ao ministerio da marinha e ultramar, determinar pelo referido ministerio o seguinte:

1.º o prazo para a interposição do recurso, a que se refere o § unico do artigo 90 do código penal e disciplinar da marinha mercante, é o de dez dias continuos e improrogaveis, contados da data da publicação ou intimação da sentença;

2.º o recurso, quando o haja, tem sempre o effecto suspensivo.

Paço, em 30 de julho de 1864. — *José da Silva Mendes Leal.*

(Ao mesmo artigo 90 paragrapho unico do código penal referido)

### PORTARIA DE 30 DE JULHO

Cumprindo regular o modo por que deve ser feita para o supremo tribunal de justiça militar a remessa dos processos por delictos marítimos, quando os réos interpozerem dos tribunaes marítimos fóra de Lisboa o recurso permitido pelo artigo 90 § unico do código penal e disciplinar da marinha mercante, remessa a que se refere o modelo n.º 26 do respectivo formulario; e

Considerando que, sendo nesta parte omisso o código, deve applicar-se quanto possivel a legislação commum, e em especial a novissima reforma artigo 681 §§ 24.º e 25.º, o regulamento postal de 4 de maio de 1853 titulo 4 artigo 64 e § 1.º, e a portaria do ministerio das obras publicas, commercio e industria de 3 de agosto do mesmo anno:

Ha por bem sua majestade el-rei, conformando-se com o parecer do conselheiro ajudante do procurador geral da corôa e fazenda juncto ao ministerio da marinha e ultramar, ordenar pelo referido ministerio o seguinte:

1.º no caso de recurso, extrahido o traslado, o escrivão re-

remetterá o processo original pelo correio com direcção externa ao secretario do supremo tribunal de justiça militar, sendo cinto de modo que se possa ver o seu conteúdo;

2.º para o processo ser considerado de serviço e como tal isento de porte, seja qual for o seu peso, deve trazer em cima das cintas o sello de franquia official, e a declaração de «serviço publico», escripta e assignada pelo presidente do tribunal marítimo;

3.º quando a remessa do processo poder ser feita ao ministerio da marinha por outro meio que não seja o do correio, e com a devida promptidão e segurança, para dalli ser enviada ao tribunal supremo, será sempre preferido este meio como menos oneroso; mas neste caso virá coberto o processo com um officio do presidente do tribunal marítimo commercial para o conselheiro director da primeira direcção, que lhe dará o destino competente.

Paço, em 27 de julho de 1864. — José da Silva Mendes Leal.

(Ao artigo 1442)

#### PORTARIA DE 8 DE SETEMBRO

Tendo o consul geral de Portugal no rio de Janeiro observado que nas matriculas dos navios mercantes nacionaes nem sempre estão claramente lançadas as notas que dizem respeito ao ajuste das respectivas tripulações, principalmente na parte relativa á viagem ou viagens a que os dictos navios se destinam: manda sua majestade el-rei, pela secretaria de estado dos negocios da marinha e ultramar, que os intendentes da marinha, sempre que mandem lançar as referidas notas, façam que ellas sejam redigidas com tal individuação e clareza, que não possam dar origem a questões entre as tripulações dos navios e seus respectivos mestres ou capitães.

O que se communica aos mencionados intendentes para sua intelligencia e devidos effeitos.

Paço, em 8 de setembro de 1864. — José da Silva Mendes Leal.

#### PORTARIA DE 26 DE NOVEMBRO

Tendo sido presentes a sua majestade el-rei os documentos relativos á questão levantada na comarca de Felgueiras entre o delegado do procurador regio na mesma comarca e os escrivães

do respectivo juizo de direito relativamente a ser ou não o dicto delegado obrigado a ir aos cartorios dos referidos escrivães promover e assignar quaesquer termos em processo em que o mesmo delegado intervenha na qualidade de magistrado do ministerio publico; o mesmo augusto senhor, considerando:

1.º que a magistratura do ministerio publico é parallela e correspondente em categoria á magistratura judicial, e que por isso não podem os magistrados do ministerio publico ter jus a menos deferencia da parte dos empregados subalternos dos tribunaes, do que têm os juizes d'elles;

2.º que os magistrados do ministerio publico não têm por lei, nem podem ter pelos principios da instituição d'esta importante magistratura, o caracter de simples partes litigantes nos processos em que com aquella qualidade intervierem, antes são e devem ser considerados, como bem dizem os proprios supra mencionados escrivães em sua resposta, como advogados da nação, isto é, como representantes natos de todos os interesses sociaes na boa administração da justiça e como fideias da exacta observancia da lei nos tribunaes onde exercitam as suas funcções;

3.º que nestes termos não podem ser inteiramente assimilados aos litigantes particulares, sobre tudo naquellas disposições das leis que não têm por fim assegurar direitos, mas unicamente regular formalidades relativas á boa ordem do serviço e meramente accessorios dos actos que acompanham;

4.º que neste caso estão as disposições da novissima reforma judicial, artigos 673 § 1.º, 674 § 1.º e outros correspondentes e da lei de 11 de junho de 1849 artigo 1.º, na parte em que incidentalmente indicam os logares onde devem ser interpostos os agravos, devendo por isso entender-se que as sobredictas disposições, genericas e applicaveis ao commum dos litigantes, soffrem pela natureza das cousas excepção nos casos em que o exige a manutenção das instituições publicas, que aquellas leis respeitam, auxiliam e desenvolvem;

5.º que tanto esta indicação de logar é meramente accidental nas leis citadas, que a mesma novissima reforma judicial no artigo 681 § 1.º a omittiu com referencia á interposição dos termos de appellação, recursos de natureza mais importantes do que os agravos, e nos quaes por isso mesmo a lei exige maiores solemnidades.

6.º que os delegados do procurador regio são obrigados a ter um cartorio ou secretaria da delegação, o qual constitue uma verdadeira repartição publica, onde os dictos delegados têm de desempenhar importantes deveres officiaes de seu cargo, e não ha disposição alguma legislativa ou regulamentar que prohiba

que tal repartição esteja nas proprias casas da residencia dos delegados;

7.º que os escrivães, funcionarios subalternos dos juizos, são tambem e por esse mesmo facto agentes subalternos do ministerio publico, e nesta qualidade subordinados aos delegados do procurador regio, da mesma fórma por que o são aos respectivos juizos de direito;

8.º que a practica em contrario ao que os supramencionados escrivães pretendem é a seguida em outros muitos juizos e tribunaes;

9.º que não convém que continuem a levantar-se nas comarcas questões d'esta ordem, as quaes sempre são prejudiciaes á regularidade e boa ordem do serviço, que perde com a falta ou quebra das boas relações que devem existir entre os funcionarios de cada tribunal, seja qual fór a categoria d'elles:

Ha por bem, conformando-se com os pareceres do procurador regio juncto da relação do Porto e do conselheiro procurador geral da corda, mandar que o conselheiro presidente da relação do Porto participe ao juiz de direito da comarca de Felgueiras, para que este o faça constar aos escrivães do mesmo juizo que os termos de agravo, appellação ou outros, que não forem tomados em audiencia e tiverem de ser assignados pelos delegados do procurador regio, o serão nas secretarias ou cartorios das respectivas delegações, todas as vezes que os mesmos delegados assim o exigirem.

Outrosim ordena o mesmo augusto senhor que se considere esta resolução igualmente applicavel aos curadores geraes dos orphãos em Lisboa e Porto, aos secretarios dos tribunaes commerciaes de primeira instancia, e aos sub-delegados do procurador regio nos respectivos julgados; bem como que da presente portaria se dê conhecimento ás presencias das relações de Lisboa, dos Açores e commercial, para os effeitos convenientes.

Paço, em 26 de novembro de 1864. — *Gaspar Pereira da Silva.*

## ANNO DE 1865

(Ao artigo 60 do regulamento de 30 de agosto de 1839)

### PORTARIA DE 26 DE JULHO

Havendo o decreto regulamentar de 30 de agosto de 1839 concedido aos capitães dos portos jurisdicção e competencia em ma-

teria de avarias e abaloamento practica dos pelos navios do commercio, quando o valor dos prejuizos causados não exceder a quantia de 50,000 réis, auctoridade que já anteriormente fôra attribuida ao inspector geral do arsenal da marinha pela portaria de 7 de junho de 1811; e

Considerando que é o fim de tal disposição abreviar a decisão de questões de pouca importancia e evitar as despesas de processos perante a jurisdicção ordinaria commercial;

Considerando que tem essa determinação produzido salutaes resultados sem até hoje apparecer reclamação contra o referido exercicio e jurisdicção dos capitães dos portos;

Considerando porém que alguns proprietarios de embarcações se recusam a pagar a quantia devida pelo damno causado conforme a sentença do capitão do porto.

Considerando que seria illudir manifestamente o citado regulamento de 30 de agosto de 1839 submetter taes questões a uma execução ordinaria, e que proviria grave prejuizo para a navegação e para os interessados com alongar os termos do cumprimento da decisão de uma jurisdicção verdadeiramente excepcional;

Tendo em vista a representação feita pelo intendente da marinha de Lisboa em 10 de junho ultimo sobre a parte dada pelo capitão do porto tambem de Lisboa:

Ha por bem sua majestade el-rei, conformando-se com o parecer do conselheiro ajudante do procurador geral da corda juncto ao ministerio da marinha e ultramar, emittido em consulta de 26 de junho proximo passado, ordenar que, havendo alguma embarcação responsavel em virtude de resolução do capitão do porto por quantia não excedente a 50,000 réis em consequencia de damno causado por avaria ou abaloamento, seja considerado como documento essencial a fim de desembaraçar essa embarcação para sahir a barra ou para navegar no porto e rio, não se empregando em navegação alta ou costeira, o recibo em que provar haver satisfeito integralmente a quantia que dever na conformidade da predicta resolução do capitão do porto onde fizer o damno.

O que pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar se communica aos intendentes da marinha dos diferentes departamentos para seu conhecimento e necessarios effeitos.

Paço, em 26 de julho de 1865. — *Sá da Bandeira.*

(Ao artigo 1442)

### PORTARIA DE 11 DE AGOSTO

Havendo chegado a este ministerio repetidas reclamações con-

tra o modo por que são feitas as matriculas das tripulações dos navios que seguem dos portos do reino para os do Brazil, originando amudadas contestações entre os agentes consulares e os capitães e equipagens dos navios do commercio; e

Considerando que provêm d'ahi factos, cujas deploraveis consequências cumpre atalhar, removendo a causa;

Considerando que é origem de taes factos a phrase geralmente adoptada nas matriculas *segue viagem para... e de lá para onde convier*, ou est'outra analoga *segue viagem para... e de lá para onde lhe convier*, voltando depois a Lisboa;

Considerando que taes declarações constituem quanto á equipagem um contracto, e que a auctoridade só tem por dever nestes casos impedir equívocos e sobisimas, esclarecendo os menos instruidos ácerca do alcance latitudinario que póde dar-se ás obrigações a que elles se sujeitam, por isso que, se tal annunciação provém de verdadeira ignorancia no modo de interpretar a referida declaração, vicia na essencia o contracto em que interveiu:

Manda sua majestade el-rei, pela secretaria de estado dos negocios da marinha e ultramar, conformando-se com o parecer do conselheiro ajudante do procurador geral da corôa juncto a este ministerio, que os intendentes de marinha dos diferentes departamentos tomem as providencias necessarias para que as matriculas dos navios que se destinam aos portos do Brazil se declare, sempre que fôr possível especificadamente, quaes os portos onde o navio tem de tocar; e não podendo ser assim, que se diga *segue viagem para... e de lá para outro* (ou outros) *portos do mesmo imperio*, ou *segue viagem para... e de lá para outros portos da America*; ou finalmente, conforme as variadas circumstancias que se podem dar, se empreguem termos claros e os mais apropriados, declarando-se a obrigação do regresso ao porto da sabida, e esclarecendo sempre os tripulantes de qual póde ser o mais lato sentido das palavras empregadas.

Ordenando outrossim o mesmo augusto senhor que, quando por exigencia d'uma parte e annunciação de outra houver de se inscrever a formula *segue viagem para... e de lá para onde convier*, se instruem então os tripulantes, de modo que não possam allegar ignorancia de que por tal fórma é licito ao armador exigir que do primitivo porto do destino continuem a servir no navio em viagem para qualquer ponto da terra, como melhor convier ao mesmo armador.

Paço, em 11 de agosto de 1865. — *Sá da Bandeira*.

(Ao artigo 546)

#### PORTARIA DE 19 DE AGOSTO

Desapprovando que a Misericordia de Lisboa transfira das companhias *Bonança* e *Fidelidade* para a companhia *Phenix* os seguros de seus predios.

(Ao artigo d. 546)

#### PORTARIA DE 5 DE OUTUBRO

Declarando que os fiscaes, nomeados pelo governo em observancia do artigo 546 do codigo commercial, das sociedades anonymas ou companhias de commercio e das sociedades de socorros mutuos e caixas economicas têm direito não só de assistir, quando o julgarem conveniente, ás sessões das assembleas geraes dos associados, mas tambem de ahí emitir a opinião sobre as questões que se referirem á execução ou interpretação dos estatutos, dando conhecimento ao governo de qualquer violação dos mesmos estatutos, sem que por modo algum, pelas opiniões emitidas pelo fiscal, fique tolhido o direito, que só aos associados pertence, de tomar qualquer deliberação.

(Aos artigos 58, 65 e 75 do codigo penal disciplinar da marinha mercante de 4 de julho de 1864)

#### PORTARIA DE 11 DE OUTUBRO

Havendo o conselheiro intendente interino da marinha de Lisboa representado que se recusára a funcionar como vogal no tribunal maritimo um jurado do tribunal do commercio, designado para esse fim pelo respectivo presidente;

Considerando quanto ineta resolver promptamente uma davela que envolve tão importantes interesses;

Considerando que não póde ser attendida a circumstancia allegada pelo individuo, a quem competia o desempenho das funções referidas, visto que a qualidade de vogal do mencionado tribunal com participar da natureza d'um *direito*, é neste caso um *dever* imposto pela lei;

Considerando que, em presença dos artigos 58, 65 e 75 do codigo penal e disciplinar da marinha mercante, approvedo pela

carta de lei de 4 de julho de 1864, é manifesto que não pôde recusar-se a servir como vogal no tribunal marítimo o jurado do tribunal commercial designado pelo presidente.

Considerando que, pelo facto de recusar-se o desempenho d'este serviço publico, incorre o jurado nas disposições do artigo 188 do código penal commum;

Attendendo a que não pôde o apdamento de qualquer processo ser demorado por injustificados subterfugios sem quebra da disciplina e graye prejuizo dos proprios interessados; e

Conformando-se com o parecer do conselheiro ajudante do procurador geral da corôa:

Manda sua majestade el-rei, regente em nome do rei, pela secretaria de estado dos negocios da marinha e ultramar:

1.º que os intendentes de marinha dos differentes departamentos e os capitães dos portos, a quem pelo código penal e disciplinar da marinha mercante incumbem as funcções de presidente do tribunal marítimo, em caso de recusa ou falta de comparecimento não justificada de algum vogal competentemente designada requisitem com esse fundamento ao presidente do tribunal do commercio respectivo a designação d'outro jurado.

2.º que os mesmos intendentes e capitães dos portos, quando se dêrem os supracitados casos, remetam immediatamente ao ministerio publico communicação documentada do facto occorrido para se proceder eriminalmente contra o jurado que se recusar ao serviço ou a elle faltar sem causa justamente motivada.

Faço, em 11 de outubro de 1865.—*Visconde da Praia Grande.*

(Ao código penal referido)

#### PORTARIA DE 20 DE OUTUBRO

Havendo o conselheiro intendente da marinha de Lisboa manifestado duvida ácerca do que lhe cumpre fazer quando recieia a evasão de algum individuo sujeito a processo por delicto marítimo, perguntando se pôde exigir-lhe fiança; e

Considerando que, na falta de disposição especial no código respectivo, deve recorrer-se á lei do processo commum, que é para este caso o decreto de 10 de dezembro de 1852;

Considerando que nos artigos 2, 3 e 4 do dicto decreto se marcam, conforme a natureza da pena correspondente ao facto, os casos em que os réus podem livrar-se soltos *sem fiança*, em que podem livrar-se *com fiança*, e em que a fiança *não é admissivel*;

Considerando que para se admittir ou negar a fiança cumpre

attender ao *maximo* da pena estabelecida na lei e não ás circumstancias, que por ventura hajam precedido ou acompanhado o facto e possam influir para minorar a culpabilidade ou a pena, as quaes circumstancias só no julgamento *final* podem ser devidamente avaliadas;

Considerando que no decreto regulamentar de 4 de julho de 1864 e respectivos modelos se suppõe a hypothese de não caber fiança ao delicto, já no modelo 6.º do *mandado de prisão* passado pelo presidente do tribunal marítimo, já no modelo 14;

Sua majestade el-rei, regente em nome do rei, conformando-se com o parecer do conselheiro ajudante do procurador geral da corôa, manda pela secretaria de estado dos negocios da marinha e ultramar declarar:

1.º que são applicaveis aos delictos marítimos as disposições dos artigos 2, 3 e 4 do decreto de 10 de dezembro de 1852, para segundo ellas o presidente do tribunal marítimo resolver, attendendo ao maximo da pena respectiva imposta no código disciplinar, se o réu se pôde livrar solto e sem fiança, com fiança, ou se esta lhe não é admissivel;

2.º que a idoneidade da fiança deve cuidadosamente ser apreciada pelo presidente do tribunal, que arbitrará em quantia correspondente á gravidade do caso e nunca inferior a 50,000 réis;

3.º que pôde o presidente do tribunal prender o réu á sua ordem não só nos casos em que se não admitte fiança, mas tambem naquelles em que fôr admissivel, em quanto o réo não requer essa fiança e não a prestar idonea;

4.º que, em relação á fiança, se siga o modelo juncto, que faz parte d'esta portaria, e vai assignado pelo conselheiro director da 1.ª direcção da sobredicta secretaria de estado.

º Faço, em 20 de outubro de 1865.—*Visconde da Praia Grande.*

#### MODELO A QUE SE REFERE A PORTARIA D'ESTA DATA

MODELO N.º 7—A

#### Pedido de admissão e arbitramento de fiança

F... (profissão), morador em..., tendo de responder por delicto marítimo perante o tribunal marítimo commercial d'esta cidade (ou villa), quer prestar fiança, por ser caso d'ella, e dá por seu

fiador a F... (profissão), morador em..., e para testemunhas abonatorias F... e F... (profissões e moradas); e por isso

F. a v..., como presidente do tribunal, admitta a fiança e a arbitre.

(Data e assignatura).

#### Despacho

Admitto a fiança por ser caso d'ella; arbitro-a em réis... (nunca menos de 50\$000); e dentro de vinte e quatro horas compareçam neste tribunal o fiador para assignar o termo, e as testemunhas abonatorias que o requerente fará apresentar.

(Data e assignatura).

#### Termo de fiança

Aos... de... de 186..., na sala das sessões do tribunal maritimo commercial d'esta cidade (ou villa), compareceu F... (profissão e morada), e perante o presidente do mesmo tribunal e perante mim escrivão disse que ficava por fiador e principal pagador pela quantia... do réu F..., accusado do delicto maritimo previsto no artigo... do codigo penal e disciplinar da marinha mercante para se livrar solto, sujeitando-se elle fiador ás leis e obrigações da fiança criminal por sua pessoa e bens por este termo, que assigna, depois de lhe ser lido, com elle presidente e comigo.

F... (assignatura do presidente).

F... (idem do fiador).

F... (idem do escrivão).

#### Inquirição de testemunhas abonatorias

Aos... de... de 183..., na sala do tribunal maritimo commercial d'esta cidade (ou villa) de..., foram inquiridas pelo presidente do mesmo tribunal as testemunhas seguintes, abonatorias da fiança do réu F...

F... (estado, idade, profissão e morada), ajuramentado nos termos da lei; perguntado pela idoneidade do fiador F... até á quantia de réis..., disse que sabia ter bens de raiz superiores a esse valor, e por isso o julga idoneo, sujeitando-se na falta d'elle ás mesmas obrigações contrahidas pelo fiador; e lido o depoimento, que achou conforme, o assignou comigo escrivão e com o presidente.

(Rubrica do presidente, idem da testemunha, idem do escrivão).

F... (estado, idade, profissão e morada, etc.).

(Segue-se a mesma fórmula na inquirição d'esta testemunha).

#### Despacho do presidente (a)

Julgo idonea a fiança, visto o depoimento das testemunhas; e (se o réu estiver preso) passe-se mandado de soltura.

(Data e assignatura).

Secretaria de estado dos negocios da marinha e ultramar, em 20 de outubro de 1865. — Antonio Raphael Rodrigues Sette, director.

## ANNO DE 1866

### PORTARIA DE 10 DE ABRIL

Providenciando para o estabelecimento d'uma estação electro-semaphorica na praça de Cascaes a fim de se fazerem as communicações necessarias com os navios de passagem, que não tenham podido corresponder-se com a estação electro-semaphorica de Oitavos, e com os que vierem do sul, dos quaes fica a grande distancia a dicta estação de Oitavos, assim como para chamar o palhebote dos pilotos para ir practicar a bordo dos navios, e para dar aviso ao vapor rebocador.

### PORTARIA E REGULAMENTO DE 13 DE ABRIL

Mandando observar, em conformidade do artigo 23 do decreto com força de lei de 7 de julho de 1864, o seguinte

#### REGULAMENTO PARA OS EXAMES DE PILOTAGEM NA ESCHOLA NAVAL

Artigo 1. Os diplomas concedidos pela eschola naval, como titulo de habilitação para a carreira de pilotos mercantes, são a carta de sota-piloto e a carta de piloto.

(a) O despacho do presidente deve ser proferido logo em acto continuo á inquirição; e havendo de passar-se mandado de soltura deve ser passado e executado tambem em acto continuo.

Art. 2. Para obter a carta de sota-piloto é necessario que o requerente satisfaça ao seguinte:

1.º ter feito viagem ou viagens, cuja duração no alto mar seja pelo menos igual a cinco mezes;

2.º apresentar as respectivas matriculas e derrotas. Estes documentos servirão de prova á condição precedente. As derrotas estarão presentes no acto do exame;

3.º satisfazer a um exame publico de pilotagem na conformidade do programma annexo a este regulamento.

Art. 3. Os alumnos, que houverem sido approvados no curso de pilotagem estabelecido na eschola naval, serão dispensados do exame indicado no artigo 2 n.º 3, mas unicamente obrigados ás interrogações necessarias para verificar se effectivamente foram composição sua as derrotas que apresentaram, e se têm adquirido os necessarios conhecimentos practicos.

Art. 4. As derrotas devem ser entregues na eschola quinze dias antes do exame respectivo.

Art. 5. Para ser concedida a carta de piloto é necessario:

1.º um anno de embarque no alto mar depois de obtida a carta de sota-piloto;

2.º apresentação das respectivas derrotas originaes, feitas em livros previamente numerados e rubricados pelas auctoridades competentes, e posteriormente authenticados pelos capitães dos navios que tiverem seguido essas derrotas;

3.º satisfazer a um exame em conformidade do programma annexo a este regulamento.

Art. 6. Os individuos reprovados no exame para obter carta de sota-piloto sómente poderão apresentar-se a novo exame depois de haverem feito viagem ou viagens, cuja duração no alto mar seja de, pelo menos, tres mezes.

Os individuos reprovados no exame para obter carta de piloto sómente poderão apresentar-se a novo exame depois de decorridos, pelo menos, seis mezes.

Art. 7. Os emolumentos a pagar na eschola pelos exames de pilotagem e pelas respectivas cartas continuarão a ser regulados pela tabella em vigor actualmente.

Art. 8. Este regulamento começará a vigorar um anno depois da data da sua publicação.

## PROGRAMMA PARA OS EXAMES DE PILOTAGEM

### 1.º

Para obter carta de sota-piloto o exame constará de duas partes.

#### PRIMEIRA PARTE

##### Exame practico

1.º Observações feitas com instrumento de reflexão e agulha de marear;

2.º Calculo de astronomia nautica, feito por escripto na eschola sobre um ponto tirado á sorte. A confecção d'esse calculo não levará mais d'uma hora.

#### SEGUNDA PARTE

##### Exame oral

Este exame durará regularmente quarenta minutos, metade para cada um dos examinadores, e versará sobre o conhecimento practico das seguintes noções:

##### Arithmetica

Quatro operações sobre numeros inteiros, fraccionarios, decimales e complexos; systema metrico decimal; proporções geometricas, e uso dos logarithmos dos numeros.

##### Geometria

Definições da linha recta; circulo e linhas que nelle se consideram. Angulos rectilineos; sua nomenclatura e medição.

Definições das figuras planas.

Triangulo rectilineo; somma dos angulos; relação comparativa d'estes com os lados oppostos.

Casos de egualdade ou de determinação dos triangulos.

Parallelas; relação dos seus angulos com uma secante.

Problemas de geometria. Tirar uma parallela ou uma perpendicular a uma recta dada. Construir um angulo igual a outro dado. Dividir uma recta em duas ou mais partes eguaes. Dividir um angulo em duas partes eguaes.

Medição da circumferencia do circulo, da sua area, e da area do triangulo, parallelogramo e polygonos rectilineos pela decomposição em triangulos.

Medição de volumes da esphera, cylindro, prismas e pyramides.

### Trigonometria plana

Definições e signaes das linhas trigonometricas.

Formulas da resolução dos triangulos rectilineos.

Dictas para a resolução dos triangulos obliquangulos.

Uso das tábuas dos logarithmos das linhas trigonometricas.

Casos determinados e indeterminados dos triangulos.

### Trigonometria espherica

Definições da esphera, circulos maximos e minimos, pólos, e dos triangulos esphericos.

Medição dos angulos esphericos.

Resolução dos triangulos esphericos rectangulos pelas regras de Neper. Casos determinados e indeterminados.

Resolução dos triangulos esphericos obliquangulos directamente pelo triangulo supplementario. Casos determinados e indeterminados.

### Astronomia espherica

Definições dos circulos e pontos que se consideram na esphera armillar e terrestre.

Angulos que determinam a posição dos astros em relação ao horizonte, ao equador e á ecliptica.

Longitude e latitude terrestre.

Movimento diurno dos astros. Idéa geral sobre os movimentos do sol e planetas.

Conhecimento das principaes estrellas de primeira ordem.

Tempo medio e verdadeiro: equação do tempo.

Correcções nas alturas observadas dos astros.

Methodo das alturas correspondentes, e outros para determinar o estado absoluto e a marcha das pendulas ou chronometros.

Conhecimento e uso das ephemerides.

### Astronomia nautica

Principios fundamentaes das derrotas. Loxodromia, navegação ao circulo maximo.

Methodos de determinar o ponto de partida, e de soltar o rumo.

Derrota de estimo;

Descripção, uso e ratificação dos instrumentos de reflexão.

Observações astronomicas e methodo para determinar a latitude e a longitude, tanto no mar como na terra.

Methodo de determinar a variação da agulha, e o desvio que provém das attracções locais do navio.

Determinação da direcção e velocidade das correntes.

Applicação do conhecimento d'ellas á correcção da derrota de estimo.

2.º

Para obter a carta de piloto.

Além do programma precedente, os candidatos que se apresentarem ao segundo exame podem ser interrogados sobre as seguintes noções:

1.ª noções sobre o levantamento das cartas hydrographicas em terra ou no mar.

2.ª Descripção dos phenomenos dos cyclones, e aproveitamento practico d'esse conhecimento para a segurança da navegação.

3.ª Conhecimento das observações astronomicas que se podem effectuar com maior rigor em terra ou no mar para obter a latitude e a longitude, ou para regular os chronometros, e especialmente determinação da longitude pela observação dos eclipses da lua, e dos satelites de Jupiter, e methodo de mr. Litrow para o calculo da longitude por observações perto do meridiano.

4.ª Observações meteorologicas e outras uteis á navegação.

5.ª Redacção d'um diario nautico em conformidade dos programas geralmente adoptados.

6.ª Construcção, utilidade e uso das cartas dos ventos e das correntes.

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 13 de abril de 1866. — Antonio Raphael Rodrigues Sette, director.

(Ao código penal e disciplinar da marinha mercante de 4 de julho de 1864)

### PORTARIA DE 27 DE ABRIL

Tendo-se suscitado duvida por parte do vice-consul de Portugal no Rio grande do sul sobre quem deve presidir ao tribunal maritimo commercial, quando aquelle a quem estas funcções in-



cumbem pelo código penal disciplinar da marinha mercante fôr offendido; e

Considerando que é contra todos os principios de direito que a parte offendida faça parte do tribunal que deve julgar o auctor da offensa; e

Conformando-me com o parecer do conselheiro ajudante do procurador geral da corôa;

Ha por bem sua majestade el-rei mandar declarar:

1.º que sempre que o funcionario, a quem a lei confia a presidencia do tribunal maritimo commercial, fôr a parte offendida, não pôde elle entrar na composição do mesmo tribunal;

2.º que nesse caso deve ser substituido, como em qualquer impedimento do exercicio dos outros deveres do seu cargo, pela pessoa a quem a lei incumbir essa substituição;

3.º que ainda no mesmo caso deve o funcionario impedido limitar-se a noticiar o occorrido, a apresentar documentos e esclarecimentos ao tribunal, e a depôr perante elle, quando pelo mesmo tribunal fôr exigido; cumprindo-lhe depois, se houver sentença condemnatoria, fazel-a executar nos termos prescriptos pelo código penal disciplinar da marinha mercante.

O que pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar se communica a todos os presidentes dos tribunaes maritimos commerciaes para seu conhecimento e devidos effeitos.

Pago, em 27 de abril de 1866. — *Visconde da Praia Grande.*

## CARTA DE LEI DE 18 DE JUNHO

Substituindo os artigos 52 e 183 da pauta geral das alfandegas sobre direitos, que devem pagar as embarcações novas ou em estado de navegar, que se nacionalisarem; — as condemnadas por innavegaveis e para desmanchar, que se venderem completas ou em lotes separados; — e as condemnadas por innavegaveis e para desmanchar, que forem reconstruidas e nacionalisadas; — assim como as madeiras da mastreação dos navios.

(Ao artigo 1600)

## PORTARIA DE 16 DE AGOSTO

Sendo presente a sua majestade el-rei o officio, em que o capitão do porto de Villa Real de Sancto Antonio communica haver o capitão do vapor inglez *Ann* recusado pagar o serviço que

lhe fôra prestado, quando aquelle navio encalhou na barra do dicto porto; e

Considerando que as leis feitas pelas côrtes de Coimbra em 1211 e 1249, as provisões de 13 de julho de 1668 e 9 de setembro de 1744, o decreto de 13 de novembro de 1810, o código commercial nos artigos 1584 e seguintes, o regulamento de 30 de agosto de 1839 sobre a policia dos portos, e finalmente a portaria de 12 de dezembro de 1845 contém providencias sobre este assumpto, fixando os deveres das auctoridades maritimas para o caso em que houver necessidade de prestar soccorros aos navios em perigo; das quaes providencias se depreheñde que, se as auctoridades devem prestar soccorros aos navios, tambem estes são obrigados a pagar a despeza feita com esse intuito, o que tudo se acha expresso no já citado regulamento de policia dos portos e no código commercial, artigos 1599 e seguintes;

Considerando que os soccorros prestados ao vapor *Ann* tiveram em resultado conseguir-se que o navio fosse *reposto no mar* e podesse navegar para Pomerão, porto do seu destino, e que portanto ainda mais justificadamente é devido o *salario de assistencia* a quem prestou esses soccorros;

Considerando que são infundadas e inadmissiveis as allegações do capitão do mesmo vapor a fim de se eximir ao respectivo pagamento, quando se serve de pretextos 1.º de que os soccorros não foram por elle pedidos, por quanto ás auctoridades maritimas cumpre prestal-os sem dependencia de sollicitação, logo que os julgam necessarios; 2.º de que lhe desapparecera um ancorete, extravio que não se prova ter sido praticado por quem prestou os soccorros;

Considerando que em caso de duvida sobre pagamento de salarios compete ao tribunal do commercio da localidade, a que se destina o navio, nomear arbitros para resolverem essas duvidas, como estatue o código respectivo nos artigos 1603 e 1606;

Considerando finalmente a conveniencia de estabelecer os preceitos, que devem vigorar em caso semelhante áquelle de que se tracta, regulando o procedimento das auctoridades maritimas:

Ha por bem o mesmo augusto senhor, conformando-se com o parecer do conselheiro ajudante do procurador geral da corôa, determinar que no caso de algum capitão de navio recusar o pagamento de salarios de assistencia, arbitrados pelo capitão do porto nos termos da ultima parte do referido artigo 62 do regulamento de policia dos portos, que modificou o artigo 1600 do código commercial, deve o mesmo capitão do porto remetter ao secretario do tribunal de commercio respectivo a conta dos dictos salarios, acompanhada da exposição circumstanciada do occorrido

e do rol das testemunhas a fim de aquelle funcionario obrigar o proprietario do navio, ou na sua falta o capitão, e na d'este o consignatario, a pagar aquelles salarios fixados por arbitradores.

O que pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar se communica aos intendentes de marinha, capitães dos portos e mais autoridades maritimas para seu conhecimento e devida execução.

Paço, em 16 de agosto de 1866.—*Visconde da Praia Grande.*

(Ao código penal e disciplinar da marinha mercante de 4 de julho de 1864)

### PORTARIA DE 31 DE AGOSTO

Sendo presente a sua majestade el-rei o officio do conselheiro interino da marinha de Lisboa, datado de 3 de julho ultimo, acompanhado da cópia de outro que lhe fôra dirigido no dia antecedente pelo capitão do porto e presidente do tribunal maritimo commercial de Lisboa, communicando não poder executar as ordens expedidas por este ministerio em officios de 20 de abril e 11 de junho do corrente anno relativamente a Ignacio Ventura Ferreira, Joaquim José, Antonio Correia e Augusto Philippe, o primeiro capitão e os outros tripulantes da barca denominada *Acaso*, os quaes foram condemnados pelo tribunal maritimo commercial da Bahia, como consta dos officios do respectivo consul, datados de 12 de fevereiro e 14 de março ultimo, por terem sido os tres ultimos individuos remettidos directamente ao conselheiro presidente da relação d'esta cidade, o qual os mandára sob sua ordem para a cadeia civil a cumprirem as sentenças, em que foram condemnados; e

Considerando a grave perturbação, que similhante procedimento, sobre tudo illegal, introduziria nesta importante parte do publico serviço, confundindo attribuições perfeitamente separadas e distinctas pela legislação em vigor;

Considerando que resultaria mais não poder lançar-se, como a lei exige, nas cedulas dos maritimos a nota de haverem cumprido as sentenças em que foram condemnados, visto que ao capitão do porto não foi dirigida officialmente nenhuma participação de tal circumstancia;

Considerando que o respectivo código manda executar a pena na localidade onde se houver proferido a sentença, salvando os casos excepcionaes em que deve proceder-se de diferente modo:

Ha por bem o mesmo augusto senhor, conformando-se com o

parecer do conselheiro ajudante do procurador geral da corte, exarado em consulta de 17 do corrente mez, mandar pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar que os consules e mais autoridades, a quem pelo código penal e disciplinar da marinha mercante incumbem as attribuições de presidentes dos tribunaes maritimos commerciaes, cumpiram rigorosamente as disposições do mesmo código e observem o seguinte:

1.º fazer cumprir as penas, sempre que fôr possível, em acto seguido á sentença, e no territorio da jurisdicção do tribunal;

2.º quando em virtude do disposto no dicto código ou por outra circumstancia superveniente houverem de remetter algum individuo para cumprir a sentença em Portugal, será sempre esse individuo mandado ao capitão do porto, a que se destinar o navio que o conduzir, a fim de este funcionario fazer cumprir a pena conforme as instrucções que tem a tal respeito, não devendo em caso algum mandal-os entregar aos presidentes das relações, a quem já o citado código não concede jurisdicção alguma.

Paço, em 31 de agosto de 1866.—*Visconde da Praia Grande.*

### PORTARIA DE 3 DE OUTUBRO

Desinvolvendo e completando o decreto de 14 de fevereiro de 1824.

### DECRETO DE 9 DE OUTUBRO

Mandando observar o seguinte

#### REGULAMENTO DA ESCOLA DE COMMERCIO DE LISBOA

#### CAPITULO I

#### Organisação dos estudos

Artigo 1. O curso da escola de commercio de Lisboa comprehende as seguintes disciplinas:

- 1.º Arithmetica commercial, geometria e elementos de algebra;
- 2.º Geographia mathematica, commercial e industrial;
- 3.º Historia geral de commercio e industria;
- 4.º Historia dos productos commerciaes, naturaes e manufacturados;

5.º Escripção, cambios, letras, seguros e practica commercial;

6.º Elementos de economia politica e statistica commercial;

7.º Legislação aduaneira;

8.º Elementos de direito commercial e maritimo;

9.º Linguas vivas (franceza, ingleza e allemã).

Art. 2. O curso da escola de commercio dura dois annos; e os estudos são distribuidos do modo seguinte:

#### Primeiro anno

1.ª Cadeira — Arithmetica commercial, algebra elementar e geometria — quatro lições por semana.

2.ª Cadeira — 1.ª Parte — Geographia mathematica, geographia industrial e commercial, historia dos productos commerciaes — tres lições por semana.

3.ª Cadeira — Escripção e suas principaes applicações, pratica commercial — quatro lições por semana.

#### Segundo anno

2.ª Cadeira — 2.ª Parte — Historia geral do commercio e industria — duas lições por semana.

3.ª Cadeira — Escripção commercial, desinvolvimento pratico das disciplinas professadas no 1.º anno — quatro lições por semana.

4.ª Cadeira — 1.ª Parte — Economia politica, estadistica commercial — duas lições por semana.

4.ª Cadeira — 2.ª Parte — e Elementos de direito commercial e maritimo, legislação economica e aduaneira — tres lições por semana.

Conferencias da lingua ingleza ou allemã — cinco lições por semana.

Art. 3. As lições duram hora e meia em cada cadeira, excepto nas linguas vivas e escripção, que serão de duas horas. (*Decreto de 9 de setembro de 1866, artigo 5*).

§ 1.º Os programmas designam a extensão e desinvolvimento do ensino em todas as suas partes.

§ 2.º As conferencias sobre linguas vivas são á noite em todos os dias, excepto nos sanctificados ou de festividade ou de luto nacional, desde 24 de dezembro até 2 de janeiro, nos tres dias de carnaval, e desde domingo de Ramos até segunda feira de Paschoa.

Art. 4. O curso da escola de commercio, além dos dois pro-

fessores e d'um substituto, que lhe competem pelo decreto de 20 de setembro de 1844, é provisoriamente regido por professores das differentes secções do lyceu nacional de Lisboa, que forem designados annualmente pelo governo sob proposta do reitor do lyceu. (*Decreto de 20 de setembro de 1844, artigo 65 e 170*).

## CAPITULO II

### Da admissão dos alumnos

Art. 5. Ha na escola de commercio alumnos ordinarios e voluntarios. (*Decreto de 20 de setembro de 1844, artigo 66*).

Art. 6. Para ser admittido á primeira matricula em qualquer d'estas classes é necessario requerer ao reitor do lyceu nacional, junctando certidão de idade de treze annos completos, e de approvação em todas as disciplinas do 1.º anno do curso dos lyceus de 1.ª classe e calligraphia, ou habilitar-se com exame d'estas disciplinas feito perante a escola de commercio.

§ 1.º Os exames perante a escola de commercio só podem fazer-se na segunda quinzena de setembro, e observadas no mais as disposições do artigo 52 e § unico do decreto de 9 de setembro de 1863.

§ 2.º Os alumnos approvados no curso elementar annexo á escola de commercio são dispensados d'estes exames, excepto do de lingua franceza.

§ 3.º Para a admissão á matricula como *ordinario* no 2.º anno do curso de commercio, é necessario junctar certidão de approvação de todas as disciplinas do anno anterior.

§ 4.º Aos *voluntarios* só se exige certidão de frequencia e de habilitação para exame nas disciplinas privativas da escola de commercio.

Art. 7. Os alumnos *voluntarios* podem seguir conjuncta ou separadamente as cadeiras de cada um dos annos do curso; nas disciplinas porém que são lidas em mais d'um anno é observada a successão rigorosa d'ellas.

## CAPITULO III

### Da frequencia e encerramento das aulas e exames dos alumnos

Art. 8. Os cursos da escola de commercio são professados de manhã e á noite ás horas que mais convier para facilitar a frequencia dos alumnos empregados no commercio.

Art. 9. Na abertura das matriculas, frequencia e exercicios escolares, nos exames e premios, e na imposição das penas disciplinares, observam-se as disposições do decreto de 9 de setembro de 1863, que lhes são applicaveis, em tudo o que não é contrario ao presente regulamento.

§ unico. Os alumnos, que apresentam certidão de approvação em estabelecimentos publicos de algumas disciplinas professadas na escola de commercio, são dispensados nella da frequencia d'essas disciplinas, e admittidos a exame segundo os programmas da escola.

Art. 10. O dia 23 de junho é o ultimo das aulas da escola de commercio. Os exames começam em 1 de julho ou no immediato, se este fôr feriado.

Art. 11. Aos alumnos, que concluem na classe de *ordinarios* o curso da escola de commercio, se passa um diploma, em que se qualifica o seu merecimento litterario segundo a gradação obtida nos exames annuaes, para com elle poderem gozar das vantagens concedidas pelo artigo 74 do decreto de 20 de setembro de 1844.

§ unico. Estes diplomas são passados pelo conselho escolar, assignados pelo reitor e secretario, e sellados com o sello da escola de commercio.

Art. 12. As propinas por estes diplomas e pelas matriculas são as que se acham estabelecidas pelo decreto de 20 de setembro de 1844, artigo 67 e § 1.º do artigo 71.

#### CAPITULO IV

##### Estabelecimentos auxiliares de ensino

Art. 13. Esta escola deve possuir uma bibliotheca especial de obras nacionaes e estrangeiras sobre as diversas disciplinas que nella se professam, e um museu de productos commerciaes, tanto naturaes como manufacturados.

#### CAPITULO V

##### Da administração e dos funcionarios da escola de commercio

Art. 14. Os professores encarregados do ensino na escola de commercio constituem, sob a presidencia do reitor do lyceu nacional, o conselho escolar, ao qual incumbe a direcção scientifica e economica d'esta escola.

§ 1.º O substituto da escola de commercio é o secretario, e na sua falta ou impedimento o professor mais moderno.

§ 2.º São applicaveis á escola de commercio, nos termos d'este regulamento, as disposições dos capitulos 1 a 3 secção 2.ª do decreto de 9 de setembro de 1863.

#### CAPITULO VI

##### Curso elementar annexo á escola de commercio

Art. 15. Juncto á escola de commercio ha uma escola primaria de 2.º grau, especialmente destinada ao ensino commercial elementar (*Decreto de 20 de setembro de 1844, artigo 1 § unico e artigo 2*).

§ 1.º Esta escola comprehende as seguintes disciplinas:

- I Desenho linear e calligraphia;
- II Arithmetica commercial e elementos de geometria;
- III Escripção e practica commercial;
- IV Geographia e historia commercial.

§ 2.º As lições d'este curso são professadas de manhã e á noite ás horas mais compatíveis com o serviço dos alumnos nos estabelecimentos commerciaes.

Art. 16. Para admissão neste curso é habilitação necessaria certidão de idade de dez annos completos e de approvação nas disciplinas que constituem o primeiro grau da instrucção primaria.

§ unico. Os alumnos são todos *ordinarios*.

Art. 17. A matricula termina no dia 30 de novembro de cada anno.

§ 1.º O secretario da escola de commercio lavra em livro especial os termos de abertura e encerramento de matricula com as formalidades prescriptas no artigo 9 d'este regulamento.

§ 2.º A fiscalisação e julgamento das faltas dos alumnos compete ao conselho escolar, a que para este fim sómente assiste e tem voto o professor do curso elementar.

Art. 18. Os alumnos podem frequentar durante um anno as lições de dia, e no outro as nocturnas, fazendo no fim de completo o curso exame perante a escola de commercio.

Art. 19. As aulas duram duas horas e meia de manhã, e duas á noite.

§ 1.º As lições terminam no dia 30 de julho.

§ 2.º Os exames têm logar nos meados de agosto perante o reitor do lyceu com assistencia do professor do curso, e de outro da escola de commercio, por turno, observando-se nelles, quanto possivel, a fórma estabelecida para os exames dos lyceus.

§ 3.º Aos que forem approvados nas disciplinas do curso commercial elemental se passa certidão do resultado do exame, assignada pelo secretario e sellada com o sello da eschola do commercio.

§ 4.º Aos que se mostrarem habilitados com exame de alguma lingua viva se passa diploma, em que se menciona esta circumstancia, que em egualdade das mais circumstancias lhes dá preferencia sobre os que apresentarem simplesmente certidão de approvação nos termos do § antecedente.

Art. 20. (transitorio). O reitor com o conselho da eschola fica auctorisado a tomar as providencias necessarias, para que este regulamento principie a ter execução no presente anno lectivo desde 1 de novembro proximo futuro.

Paço, em 9 de outubro de 1866. — *João Baptista da Silva Ferrão de Carvalho Martens.*

#### DECRETO DE 15 DE OUTUBRO

Com o — Contracto celebrado com o subdito britannico William Bailey, como representante da firma Bayley & Leetham, de Hull, para o serviço provisorio da navegação a vapor entre Lisboa e os portos de Africa occidental, tocando na Madeira e nas ilhas de Cabo Verde, entre Lisboa e os portos do archipelago dos Açores, e entre Lisboa e os portos do Algarve.

##### Condição 13.ª

Os barcos, empregados nas carreiras a que a empresa se obriga, gozarão das mesmas isenções e favores concedidos aos barcos da extincta companhia luso brazileira por decreto de 31 de dezembro de 1852.

##### Condição 18.ª

A empresa poderá empregar na navegação vapores nacionaes ou estrangeiros nos termos da lei de 14 de junho de 1864, ficando porém sujeitos ás disposições das leis e regulamentos commerciaes e de policia maritima em vigor para as embarcações nacionaes.

#### DECRETO DE 5 DE DEZEMBRO

(Sobre a epocha dos afilamentos dos pesos e medidas, manda-  
do fazer por decreto de 29 de dezembro de 1860).

## ANNO DE 1867

### PORTARIA DE 25 DE JANEIRO

(Acerca de sello de ltras).

### PORTARIA DE 31 DE JANEIRO

Tomando em consideração as informações havidas sobre a representação da camara municipal do concelho da Covilhã, para alli se estabelecer um tribunal de commercio de 1.ª instancia e mostrando-se pelas referidas informações que a respeito da comarca da Covilhã se dá o numero sufficiente de negociantes idoneos para formar um jury commercial, na conformidade dos decretos com força de lei de 19 e 20 de abril de 1847, e bem assim do decreto de 6 de março de 1850: hei por bem ordenar o seguinte:

Art. 1. É creado nos termos do decreto de 19 de abril de 1847, e para todos os effeitos d'elle, um tribunal de commercio de 1.ª instancia na comarca da Covilhã.

Art. 2. A sede do tribunal creado pelo presente decreto será na cabeça da comarca, e lhe ficam pertencendo os julgados de Belmonte e do Fundão, para as appellações das sentenças arbitraes, e para todos os actos de jurisdicção voluntaria, na conformidade do decreto de 6 de março de 1850.

Art. 3. Os julgados mencionados no artigo antecedente são desannexados do districto commercial do tribunal de Castello Branco, e ficam constituindo com o julgador da cabeça da comarca da Covilhã o districto do tribunal de commercio da mesma villa.

Art. 4. O jury do referido tribunal será composto de seis jurados e tres substitutos, eleitos segundo o codigo commercial, e a sua alçada será regulada conforme a disposição do artigo 2.º do decreto de 20 de abril de 1847.

Art. 5. Ficam revogadas as disposições em contrario.

O ministro e secretario de estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça o tenha assim entendido e faça executar. Paço, em 31 de janeiro de 1867. — REL. — *Augusto Cesar Barjona de Freitas.*

## PORTARIA DE 11 DE MARÇO

Sendo presente a sua majestade el-rei o officio em que o ministerio dos negocios estrangeiros expõe a duvida apresentada pelo consul geral de Portugal em Bristol sobre se um estrangeiro não naturalisado pôde ser matriculado como piloto a bordo de um navio mercante portuguez; e

Considerando que, pelo artigo 1362 do codigo commercial e artigo 8 do acto de navegação, sancionado pelo decreto de 8 de julho de 1863, devem, tanto o capitão como o sobrecarga dos navios mercantes portuguezes, ser nacionaes ou naturalisados; e

Considerando que apesar da legislação em vigor não fazer expressamente essa exigencia com relação ao *piloto* nem ao *contra-mestre*, não pôde deixar de lhes ser applicavel em presença do fim e espirito da lei;

Considerando que, sendo o piloto um dos substitutos legaes do capitão em casos de mandado expresso, doença, ausencia ou morte, nos termos do artigo 1419 do codigo commercial, não podem por isso deixar de lhe ser applicaveis as razões de ordem publica que exigem a condição de nacionalidade com relação ao capitão, e isso mesmo se infere do referido artigo;

Considerando, além d'isto, que, competindo aos capitães, ou a quem legalmente os substituir, jurisdicção penal nos termos dos artigos 47 n.º 5 e artigo 52 do codigo penal e disciplinar da marinha mercante de 4 de julho de 1864, não poderia a lei declarar os pilotos dos navios mercantes substitutos legaes dos capitães, se consentisse que esses pilotos fossem estrangeiros, porque seria dar jurisdicção criminal a estrangeiros contra todos os principios de direito publico nacional, e tambem porque daria o exercicio de funções publicas tão importantes a quem, segundo a constituição do estado, não gosa de direitos politicos;

Considerando que este argumento ainda se reforça com a disposição em que o mesmo codigo penal e disciplinar da marinha mercante expressamente declara os pilotos dos navios do commercio como vogaes dos tribunaes maritimos no caso do artigo 60, o que tambem não faria, se elles podessem ser estrangeiros;

Considerando finalmente que, partindo do principio da nacionalidade dos pilotos, tem a legislação patria cercado de garantias de bom desempenho das suas funções, estabelecendo para estas officiaes da marinha mercante habilitações rigorosas, como testemunham os decretos de 20 de setembro de 1844 artigo 42, e de 19 de maio de 1845 artigo 36, e a portaria de 11 de junho do mesmo anno;

Ha por bem o mesmo augusto senhor, conformando-se com o parecer do conselheiro ajudante do procurador geral da corôa, mandar declarar, pela secretaria de estado dos negocios da marinha e ultramar, que os estrangeiros não naturalisados não podem ser matriculados como pilotos nem como contra-mestres em os navios mercantes portuguezes.

Pago, em 11 de março de 1867. — *Visconde da Praia Grande.*

## PORTARIA DE 30 DE MARÇO

Extendendo as disposições da portaria de 15 de outubro de 1859 ás embarcações mercantes, de qualquer nacionalidade, que sahirem em lastro de um para outro porto do continente do reino e ilhas adjacentes.

## PORTARIA DE 20 DE ABRIL

Determinando que nenhum piloto, sob pena de demissão, dirija a navegação nem embarque em navio algum que pretenda sair a barra do porto de Villa Real de Santo Antonio, quando esse navio demandar mais de 4<sup>m</sup>,42 (14 e meio pés inglezes) de agua; e que aos proprietarios e capitães dos navios do commercio, que largarem dos portos portuguezes do rio Guadiana, não é permittido sahirem a barra do já referido porto de Villa Real de Santo Antonio nas supracitadas condições de calarem mais de 4<sup>m</sup>,42 (14 e meio pés inglezes) de agua.

## CARTA DE LEI DE 22 DE JUNHO

.....

## SECÇÃO I

**Da natureza e designação das sociedades anonyms**

Art. 1. Sociedades anonyms são aquellas em que os associados limitam a sua responsabilidade ao capital com que cada um subscreve.

§ 1.º Estas sociedades são qualificadas por uma denominação particular ou pela indicação clara do seu objecto e fim.

§ 2.º A designação d'estas sociedades deve ser formulada por modo que ellas inteiramente se distingam umas das outras.

§ 3.º No ministerio das obras publicas, commercio e industria haverá um registro especial, onde todas as sociedades anonymas deverão fazer inscrever a sua denominação, logo que se achem definitivamente constituídas nos termos d'esta lei.

§ 4.º Os fundadores de qualquer sociedade anonyma, antes de adoptarem uma denominação social, deverão verificar por certidão authentica que nenhuma outra se acha registrada com denominação identica, ou por tal fórma similhante que possa induzir a erro.

§ 5.º Qualquer sociedade anonyma que adoptar uma denominação ou designação identica á de outra já existente, ou por tal fórma similhante que possa induzir a erro, fica sujeita ás perdas e damnos que d'este facto resultarem, e será obrigada a mudar a sua denominação, logo que qualquer interessado o reclame.

§ 6.º Logo que a presente lei esteja em vigor, far-se-ha, no ministerio das obras publicas, commercio e industria, um registro especial da denominação das sociedades anonymas actualmente existentes.

## SECÇÃO II

### Da constituição das sociedades anonymas

Art. 2. As sociedades anonymas constituem-se pela simples vontade dos associados, sem dependencia de previa auctorisação administrativa e approvação dos seus estatutos, e regulam-se pelos preceitos d'esta lei.

§ unico. Da disposição d'este artigo exceptuam-se as sociedades que tiverem por fim adquirir bens immoveis para os conservar no seu dominio e posse por mais de dez annos. A constituição d'estas sociedades fica sujeita á especial auctorisação dos poderes executivo e legislativo, segundo as leis vigentes.

Art. 3. Nenhuma sociedade anonyma pôde constituir-se sem que:

1.º o numero dos associados seja pelo menos de dez;

2.º O capital social esteja integralmente subscripto;

3.º Cinco por cento pelo menos d'este capital, consistindo em dinheiro, esteja pago por todos os subscriptores, proporcionalmente ás suas subscripções, e a importancia total correspondente esteja depositada em banco nacional legalmente auctorissado.

§ 1.º Quando o contracto social determina que a emissão do capital se faça por series, a subscripção integral da primeira serie

e o pagamento e deposito conforme ao n.º 3.º d'este artigo será sufficiente para a constituição da sociedade.

§ 2.º No caso previsto no § antecedente a divisão do capital por series não excederá a cinco, e a emissão da segunda serie não terá logar, sem o que o capital da primeira esteja pago na proporção de 75 por cento do seu valor nominal, e a mesma regra se observará nas seguintes emissões.

§ 3.º Da disposição do § antecedente exceptuam-se as sociedades anonymas de seguros, e todas aquellas cujo capital não fôr destinado, immediata e directamente, para a realisação do seu objecto ou fim, mas servir unicamente de garantia subsidiaria das operações sociaes.

Art. 4. Os estatutos das sociedades anonymas são sempre outorgados em escriptura publica, e regulam o contracto da sociedade.

§ unico. Não poderá lavrar-se escriptura publica, sem que os outorgantes apresentem:

1.º A certidão negativa exigida no § 1 do artigo 1 d'esta lei;

2.º O conhecimento ou certificado do deposito determinado no n.º 1 do artigo antecedente;

3.º Documento comprovativo de estarem pagos os direitos fiscaes estabelecidos por lei.

Art. 5. Nenhuma sociedade anonyma pôde dar começo ás suas operações sem a publicação dos seus estatutos nos termos do artigo 35.

Art. 6. Os estatutos expressarão:

1.º A denominação ou designação social, precedida ou seguida das seguintes palavras: *Sociedade anonyma, responsabilidade limitada*;

2.º O objecto ou fim da sociedade;

3.º A sua duração;

4.º A sua sede ou domicilio legal;

5.º A indicação do capital social;

6.º A organização da administração;

7.º O modo de constituir as assembleas geraes ordinarias e extraordinarias;

8.º O modo de proceder á liquidação no caso de dissolução.

§ unico. Quando na composição do capital social entrarem valores que não sejam dinheiro, ou quando se estipularem vantagens especiaes a favor de alguns dos associados, menção expressa será feita nos estatutos, indicando-se a avaliação em dinheiro das vantagens estipuladas e do que assim fôr trazido para o fundo social, e ficando responsaveis pela effectividade de taes valores, e sujeitos a responderem por quaesquer prejuizos provenientes de dolo ou fraude todos os que para a sociedade os tiverem trazido,

## SECÇÃO III

**Das acções e da sua transmissão**

Art. 7. O capital das sociedades anonymas, constituído em dinheiro ou em valores de qualquer natureza, é sempre representado e dividido em acções de um valor igual, podendo comtudo o mesmo titulo representar mais de uma acção.

§ 1. As acções são sempre nominativas em quanto o seu valor nominal não estiver integralmente pago.

§ 2. Depois do integral pagamento das acções os interessados podem exigir que se lhes passem titulos ao portador, quando nos estatutos não houver expressa estipulação em contrario.

Art. 8. Os accionistas de uma sociedade anonyma não respondem por perdas além da importancia nominal das suas acções, mas são responsaveis pelo pagamento integral das que subscreverem ou possuirem, e é nulla toda a clausula ou estipulação contraria.

§ unico. O facto da subscripção importa acceitação plena do contracto social.

Art. 9. A propriedade das acções nominativas transmite-se por todos os modos de cessão admittidos em direito, com sujeição ás clausulas especiaes, que os interessados estipularem nos estatutos. A propriedade das acções ao portador transmite-se pela simples tradição do titulo.

§ unico. Quando as acções, antes do seu integral pagamento, forem transmitidas sem prévia approvação da administração da sociedade, e o novo possuidor do titulo deixar de effectuar os respectivos pagamentos, fica subsistindo a responsabilidade do accionista que assim as tiver transmittido, com recurso contra qualquer cessionario que tiver deixado de effectuar os pagamentos a que era obrigado.

Art. 10. As acções não são negociaveis senão depois da constituição da sociedade e tendo-se realisado o pagamento de 10 por cento do seu valor nominal.

Art. 11. Na séde da sociedade haverá um registro especial de todos os accionistas, contendo:

1.º Os nomes dos primeiros subscriptores do capital social e o numero de acções por cada um subscriptas;

2.º As transferencias ou transmissões de acções, com a declaração da approvação dada pela administração, quando esta tiver tido logar, para os efectos do § unico do artigo 9;

3.º Os pagamentos das prestações;

4.º A conversão das acções nominativas para titulos ao portador, quando tiver tido logar;

Art. 12. Toda a acção é indivisivel em referencia á sociedade.

Quando um d'estes titulos pertencer a diversas pessoas, a sociedade suspenderá o exercicio dos direitos que a taes titulos são inherentes, enquanto não houver pessoa designada como proprietario, excepto em referencia ao pagamento dos dividendos.

## SECÇÃO IV

**Da administração do conselho fiscal**

Art. 13. As sociedades anonymas são administradas por mandatarios temporarios, revogaveis, retribuidos ou gratuitos, escolhidos dentre os associados.

§ 1.º Estes mandatarios representam a sociedade em todos os actos judiciaes e extrajudiciaes.

§ 2.º As attribuições dos mandatarios, qualquer que seja a sua denominação, são sempre indicadas nos estatutos e regulamentos especiaes.

Art. 14. Os mandatarios, cujo numero é fixado nos estatutos, são eleitos pela assembléa geral dos associados por tempo certo e determinado, entendendo-se porém que o mandato é sempre revogavel, quando a assembléa geral o julgue conveniente.

§ 1.º Os estatutos determinarão se, findo o praso do mandato, poderá ter logar a reeleição total ou parcial, e não o determinando entende-se que a reeleição é prohibida.

§ 2.º O modo de supprir as faltas temporarias ou permanentes de qualquer dos mandatarios será indicado nos estatutos.

Art. 15. Os fundadores de qualquer sociedade anonyma podem designar nos estatutos os mandatarios para a primeira administração da sociedade, a qual não durará mais de seis annos, sem prejuizo do principio da revogabilidade prescripto no artigo 13.

Art. 16. Os mandatarios das sociedades anonymas só respondem pela execução do mandato conferido e acceito e não contrabem obrigação alguma pessoal ou solidaria em relação ás operações da sociedade.

São porém pessoal ou solidariamente responsaveis, conforme as regras de direito commum, para com a sociedade e para com terceiros, pela falta de execução do seu mandato, violação dos estatutos e preceitos d'esta lei.

Art. 17. Todo o mandatario de qualquer sociedade anonyma,



que deixar de ser accionista, deve immediatamente resignar o seu mandato, e se o não fizer e continuar a gerir é pessoalmente responsável por todos os actos por elle praticados, e por todas as convenções feitas em nome da sociedade.

Art. 18. Os mandatarios de qualquer sociedade anonyma não podem fazer por conta da sociedade operações alheias ao seu objecto ou fim, sendo os factos contrarios a este preceito considerados violação expressa de mandato.

Art. 19. É expressamente prohibido aos mandatarios d'estas sociedades negociar por conta propria, directa ou indirectamente, com a sociedade, cuja gerencia lhes estiver confiada, salvos os casos de especial auctorisação, concedida expressamente em assembléa geral.

Art. 20. As operações de qualquer sociedade anonyma, que dependerem do conhecimentos technicos e especiaes, ou a administração quotidiana dos negocios sociaes, podem ser confiadas a um ou mais gerentes, quer sejam accionistas ou não da mesma sociedade, devendo a sua nomeação, exoneração e attribuições ser reguladas pelos estatutos.

§ unico. A responsabilidade d'estes gerentes, em referencia aos seus mandantes, é determinada pelas regras de direito que regulam o contracto do mandato.

Art. 21. Em todas as sociedades anonymas haverá um conselho fiscal, composto pelo menos de tres membros associados, eleitos pela assembléa geral nos periodos marcados nos estatutos, e podendo ser pela assembléa exonerados.

§ unico. Os estatutos indicarão o modo de supprir o impedimento temporario ou permanente dos membros do conselho fiscal.

Art. 22. Incumbe ao conselho fiscal:

1.º Examinar, sempre que o julgue conveniente, a escripturação da sociedade;

2.º Convocar a assembléa geral quando o julgar necessario, exigindo-se neste caso o voto unanime do conselho, quando fôr composto de tres membros, e dois terços dos votos, quando a ella pertencer um maior numero de associados;

3.º Assistir, com voto unicamente consultivo, ás sessões da direcção, sempre que o julgue conveniente;

4.º Fiscalisar a administração da sociedade;

5.º Dar parecer sobre o balanço, inventario e relatorio, a que se refere o artigo 31.

Art. 23. As funcções dos membros do conselho fiscal são gratuitas ou remuneradas, conforme fôr determinado pelos estatutos.

§ unico. O cargo de membro do conselho fiscal é incompativel com qualquer outro da sociedade.

Art. 24. A responsabilidade dos membros do conselho fiscal regula-se pelas regras do contracto de mandato.

Art. 25. As assembléas geraes, quando o julgam necessario, nomeiam commissões especiaes de inquerito para exame dos actos da administração.

## SECÇÃO V

### Das assembléas geraes

Art. 26. A assembléa geral dos accionistas será convocada uma vez pelo menos em cada anno, na epocha fixada pelos estatutos, que indicarão egualmente como e quando terá logar a reunião das assembléas ordinarias.

§ 1.º Para a execução das disposições d'este artigo os estatutos devem sempre expressamente indicar:

1.º A epocha e o modo das convocações da assembléa geral, que serão feitas com a maior publicidade possivel, por annuncios nos jornaes e cartas dirigidas a todos os possuidores de acções nominativas que tiverem direito a tomar parte nas deliberações;

2.º O modo de constituir as assembléas geraes, determinando-se que ninguem terá voto nestas, sem que com a antecedencia que os mesmos estatutos designarem tenha feito constar nos registros da sociedade a aquisição das competentes acções;

3.º O numero de votos que póde ter cada accionista em relação ao numero de acções que possuir;

4.º A consignação do direito que assiste aos accionistas ausentes de se fazerem representar por meio de mandatarios especiaes, determinando se estes podem ou não ser individuos extranhos á sociedade, e se qualquer procurador póde representar mais de um accionista;

5.º O numero de votos e o *quantum* do capital representado para que qualquer deliberação seja valida.

§ 2.º Quando uma sociedade geral, regularmente convocada segundo as regras prescriptas nos estatutos, não possa funcionar por falta de numero de accionistas, ou por falta de sufficiente representação de capital, os interessados serão immediatamente convocados para uma nova reunião, que terá logar dentro de trinta dias, mas não antes de quinze, nem superior a trinta, considerando-se como validas as deliberações tomadas nesta segunda reunião, qualquer que seja o numero dos accionistas presentes e o *quantum* do capital representado.

Art. 27. Os estatutos indicarão o modo especial de constituir as assembléas geraes em que houver de se deliberar:

1.º Sobre augmento de capital;

2.º Sobre qualquer modificação dos estatutos;

3.º Sobre a prerogação da sociedade além do praso que fôr indicado nos estatutos;

4.º Sobre a dissolução e liquidação da sociedade.

Art. 28. As deliberações da assembléa geral são tomadas por maioria de votos, salvos os casos em que a lei ou os estatutos determinem o contrario.

Art. 29. Quando numa sociedade anonyma haja accionistas residentes em paiz estrangeiro, que representem pelo menos 25 por cento do capital subscripto, nos estatutos se consignará o direito de poderem esses accionistas reunir-se em conferencia com os fins seguintes:

1.º Para o exame e discussão do relatorio e contas annuaes apresentadas pela administração, e do parecer sobre estes documentos emittido pelo conselho fiscal;

2.º Para dentre si nomearem um ou mais accionistas que venham á sêde da sociedade represental-os na assembléa geral ordinaria em que fôr discutido aquelle parecer.

§ 1.º Os accionistas escolhidos em virtude do n.º 2 d'este artigo são admittidos na assembléa geral, apresentando a acta de conferencia devidamente legalisada, contendo:

1.º Indicação nominal dos accionistas que se reuniram;

2.º Declaração de que tiveram conhecimento dos documentos a que se refere o n.º 1 d'este artigo;

3.º Indicação dos representantes nomeados e dos poderes que lhes foram conferidos.

§ 2.º Estes representantes têm na assembléa geral tantos votos, quantos pelos estatutos pertencam aos accionistas committentes.

§ 3.º Para levar a effeito o disposto neste artigo, seus n.ºº e §§, os accionistas residentes em paiz estrangeiro, a que se refere a primeira parte d'este artigo, nomearão dentre si um que da administração central receba os exemplares do relatorio, contas e parecer, proceda á sua distribuição, convoque a conferencia e se corresponda com o presidente da administração.

§ 4.º A administração central, logo que o relatorio e documentos a que se refere este artigo tenham sido examinados pelo conselho fiscal, é obrigada a remetter uma copia d'elles ao accionista que tenha sido nomeado nos termos e para os fins expressos no § antecedente.

§ 5.º As disposições anteriores não prejudicam o direito, que pelos estatutos tenham os accionistas do que se tracta, de virem

pessoalmente tomar parte nos trabalhos da assembléa geral ou de mandarem procurador especial que os represente, quando não tenham querido aproveitar-se das concessões d'este artigo e seus §§.

§ 6.º Quando se dê o caso previsto e regulado neste artigo o praso entre a apresentação do parecer do conselho fiscal e a sua discussão, a que se refere o artigo 31, será fixado por fórma, que possam inteiramente ser cumpridas as disposições d'esta lei, modificando-se neste caso por modo conveniente o preceito do referido artigo.

§ 7.º Salvo o caso a que este artigo se refere, os accionistas residentes em paiz estrangeiro são sempre equiparados em tudo e por todos os effeitos aos accionistas nacionaes ou que residam em Portugal.

## SECÇÃO VI

### Das inventarios, balanços e contas, fundo de reserva e dividendos

Art. 30. Em todos os semestres os mandatarios das sociedades anonymas apresentarão ao conselho fiscal um resumo do balanço do activo e passivo da sociedade.

Art. 31. No fim de cada anno os mandatarios apresentarão ao conselho fiscal o inventario desenvolvido do activo e passivo da sociedade, indicando o valor dos bens moveis e immoveis, e dando conta de todos os contractos e compromissos executados ou em execução. Este inventario será acompanhado d'um balanço ou conta corrente de perdas e ganhos, e d'um relatorio da situação commercial financeira e economica da sociedade.

§ 1.º A apresentação dos documentos a que se refere este artigo deve ser feita com antecedencia pelo menos d'um mez do dia que nos estatutos estiver fixado para a reunião ordinaria da assembléa geral, para os fins indicados no § 4 d'este artigo.

§ 2.º O balanço ou conta corrente, com o parecer do conselho fiscal, será enviado a cada um dos accionistas portadores de titulos nominativos quinze dias antes do praso fixado para a reunião da assembléa geral.

§ 3.º Pelo mesmo espaço de tempo de quinze dias estarão presentes todos os documentos a que se referem os artigos antecedentes, bem como a lista geral dos accionistas (que nos termos dos estatutos deverem constituir a assembléa geral) no escriptorio da sociedade, para poderem ser examinados por todos os accionistas.

§ 4.º Fimdo este praso, os mesmos documentos serão submittidos á deliberação da assembléa geral.

Art. 32. A aprovação dada pela assembléa geral ao balanço e contas da gerencia da administração liberta os mandatarios, administradores e membros do conselho fiscal, da sua responsabilidade para com a sociedade, salvo o caso de reserva em contrario feita na mesma assembléa geral, ou provando-se que nos inventarios e balanços houve omissões ou indicações falsas, com o fim de dissimular a verdadeira situação da sociedade.

Art. 33. Dos lucros liquidos da sociedade uma parte, que os estatutos indicarão sempre, é destinada para a formação d'um fundo de reserva, e a obrigação de separar em cada anno, para este fim, uma parte dos lucros liquidos só deixa de existir quando o fundo de reserva represente a decima parte do capital social.

Art. 34. É expressamente prohibido que nos estatutos se estipulem juros certos e determinados para os accionistas, os quaes unicamente têm direito á parte proporcional que lhes caiba nos lucros liquidos que effectivamente resultem das operações da sociedade, comprovados pelos balanços.

A distribuição de dividendos ficticios é considerada violação de mandato por parte dos mandatarios que a tiverem consentido.

§ unico. Podem contudo os estatutos, por excepção á disposição anterior, quando a sociedade careça immobilisar grandes capitães em construcção, conceder aos accionistas, unicamente durante o praso de taes construcções, um juro certo e determinado sobre o valor dos capitães por elles subscriptos e effectivamente pagos.

#### SECÇÃO VII

#### **Publicações obrigatorias e declarações que devem conter os documentos que emanarem das sociedades anonyms**

Art. 35. Logo que a sociedade esteja constituída nos termos dos artigos 3 e 4, os seus estatutos serão registrados, de teor e não por extracto, no registro publico do commercio, e publicados igualmente, por conta da sociedade, no diario official do governo, e pelo mesmo modo serão registradas e publicadas quaesquer alterações que nelles se façam.

§ 1.º No caso de dissolução da sociedade, os seus mandatarios farão logo averbar no registro publico do commercio, e publicar no diario official a nota do acto da dissolução.

§ 2.º Todos estes documentos estarão publicos no escriptorio da sociedade para quem os quizer examinar.

Art. 36. Os balanços do activo e passivo das sociedades anonyms, a que se refere o artigo 31, depois de apresentados e discutidos em assembléa geral, serão publicados com os relatorios da administração e parecer do conselho fiscal no diario official do governo, por conta da sociedade.

§ unico. Uma copia dos balanços e inventarios, bem como da lista geral dos accionistas, com indicação dos pagamentos feitos por conta das acções e dos que ha direito a exigir, será depositada nos cartorios dos tribunaes commerciaes de primeira instancia da séde da sociedade, onde qualquer individuo poderá requerer certidão, se o julgar conveniente.

Art. 37. Todos os documentos de qualquer natureza que emanarem das sociedades anonyms, e todas as publicações que no seu interesse forem feitas, devem mencionar a denominação da sociedade, precedida ou seguida das seguintes palavras: *Sociedade anonyma, responsabilidade limitada*, e a importancia do capital, segundo as indicações do ultimo balanço approvedo.

#### SECÇÃO VIII

#### **Da emissão de obrigações**

Art. 38. As sociedades anonyms que nos seus estatutos estipulem emissão de obrigações ao portador amortisaveis por sorteio, unicamente podem emittir taes titulos fiduciarios com as seguintes condições:

- 1.ª Estando definitivamente constituídas;
- 2.ª Representando a emissão uma somma nominal, que nunca exceda o capital social effectivamente pago;
- 3.ª Sendo todos os titulos do mesmo typo, e não se concedendo a nenhum vantagens especiaes;
- 4.ª Fixando-se, para amortisação e juros do capital assim mutuado, uma somma annual certa e constante por todo o tempo da duração do emprestimo.

Art. 39. As sociedades anonyms, que pelos seus estatutos sejam auctorisadas a emittir obrigações ao portador, publicarão mensalmente no diario official os balancetes, contendo o resumo do seu activo e passivo.

## SECÇÃO IX

**Da dissolução das sociedades anonyms**

Art. 40. As sociedades anonyms dissolvem-se:

- 1.º Fimdo o praso marcado nos estatutos para a sua duração;
- 2.º Quando a assembléa geral, convocada e reunida pela fórma especial que para este caso os estatutos marquem, assim o deliberar;
- 3.º Quando a sociedade por mais de seis mezes tenha existido com um numero de accionistas inferior a dez, e qualquer interessado requeira a dissolução.

Art. 41. Os credores d'uma sociedade anonyma podem reque- rer a sua dissolução, provando que posteriormente á epocha dos seus contractos metade do capital social está perdido; mas a socie- dade pôde oppor-se á dissolução, sempre que dê as necessarias garantias de pagamento aos seus credores.

Art. 42. Logo que as perdas da sociedade montem a metade do capital social, os administradores são obrigados a convocar uma assembléa geral de todos os accionistas para deliberar sobre a conveniencia da continuação da sociedade com o capital assim reduzido, ou com o capital augmentado por novas subscripções.

§ unico. Se a perda fór de tres quartos do capital, para que a dissolução tenha logar é sufficiente que a deliberação da assem- bléa geral seja tomada pela quarta parte dos votos nella repre- sentados.

Art. 43. As sociedades anonyms, quando sem justa e legitima causa houver cessação de pagamentos, podem ser declaradas em estado de fallencia, a requerimento d'um ou mais credores.

§ 1.º A liquidação do activo e passivo d'estas sociedades no estado de fallencia será feita nos termos da secção x d'esta lei, com a excepção de que os liquidatarios serão nomeados em nu- mero egual pelas mesmas sociedades e pelos credores.

§ 2.º A concordata, contracto de união e moratoria, serão ap- licadas as disposições do codigo de commercio.

## SECÇÃO X

**Da liquidação**

Art. 44. As sociedades anonyms, depois da sua dissolução, continuam a ter existencia juridica, unicamente para os effeitos da sua liquidação.

§ unico. Todos os documentos, que emanem das sociedades depois de começar a sua liquidação, devem mencionar a deno- minação da sociedade, precedida ou seguida das seguintes pala- vras: *Sociedade anonyma em liquidação, responsabilidade limitada.*

Art. 45. Quando nos estatutos não tenha sido indicado o modo de proceder á liquidação, como se determina no n.º 8 do artigo 5, a assembléa geral regulará esse modo, e nomeará os liquidatarios.

§ 1.º Quando os liquidatarios não sejam nomeados pela assem- bléa geral, os mandatarios administradores são os liquidatarios.

§ 2.º Havendo crédores, poderão nomear dentre si uma com- missão que represente os seus interesses juncto aos liquidatarios, e acompanhe todos os actos da liquidação, sem prejuizo de re- curso para os tribunaes, sempre que o tenham por conveniente e conforme a direito.

Art. 46. Os liquidatarios são mandatarios especiaes, e como taes unicamente têm poderes para a liquidação do activo e pas- sivo da sociedade, exercendo o seu mandato, na conformidade das estipulações dos estatutos e deliberações da assembléa geral.

§ 1.º Na falta de estipulações nos estatutos e de deliberações especiaes da assembléa geral, proceder-se-ha á liquidação, se- gundo as regras prescriptas pelos principios de direito commercial.

§ 2.º A responsabilidade dos liquidatarios regula-se pelas regras do mandato.

## SECÇÃO XI

**Acções e prescripções**

Art. 47. Todo o accionista pôde individual ou collectivamente intentar qualquer acção contra a gerencia da sociedade pelos factos de que a julgue responsavel.

Art. 48. Todas as acções para verificar a responsabilidade civil em qua tenham incorrido os fundadores ou os mandatarios de uma sociedade anonyma, ou sejam intentadas por terceiros, ou pelos associados, ou pela sociedade, prescrevem no praso de cinco annos a contar da data da publicação ou da noticia que fór fundamento da acção.

§ 1.º Egualmente prescrevem todas as acções contra os liquida- tarios no praso de cinco annos a contar do encerramento e pu- blicação da liquidação.

§ 2.º As acções, que os accionistas de uma sociedade anonyma queiram intentar contra os mandatarios ou liquidatarios, no caso em que a assembléa geral tiver approvado os actos da gerencia ou liquidação, prescrevem no fim de seis mezes, a contar da appro- vação sem reserva dada pela assembléa geral.

## SECÇÃO XII

**Nullidades e disposições penaes**

Art. 49. São nullos todos os contractos de sociedades anonymas, que tenham sido feitos com violação dos artigos 3 e 4 d'esta lei, e toda a negociação de acções feita em contração do artigo 9.

§ unico. A nullidade nunca poderá ser allegada contra terceiros, ficando para com estes pessoal e solidariamente responsaveis todos os que tenham violado as disposições dos citados artigos.

Art. 50. Todas as sociedades anonymas, que nos seus actos ou deliberações deixem de cumprir os preceitos d'esta lei e as clausulas dos seus estatutos, perdem a prerogativa da responsabilidade limitada, e todos aquelles que tomarem parte em taes actos ou deliberações ficam pelos seus effectos solirriamente responsaveis.

Art. 51. Serão punidos com uma multa de 50\$000 a 500\$000 réis todos aquelles que se apresentarem e votarem numa assembléa geral como proprietarios de acções que lhes não pertençam, e todos os que tenham emprestado as suas acções para falsificarem a constituição d'uma assembléa geral.

Art. 52. Serão punidos, nos termos do artigo 451 do codigo penal, todos aquelles que, simulando a existencia de uma sociedade anonyma, subscrição de acções, pagamentos por conta, ou usando de outros meios fraudulentos, tentem adquirir ou effectivamente adquiram subscrições verdadeiras, entrega de dinheiro, titulos ou outros quaesquer bens ou valores.

§ unico. Do mesmo modo serão punidos todos aquelles que falsificarem os inventarios ou balanços, deixarem de os fazer, para simularem ou distribuirem dividendos de lucros que não existam, ou para outro qualquer fim.

## SECÇÃO XIII

**Das sociedades anonymas estrangeiras**

Art. 53. As sociedades anonymas, legalmente estabelecidas ou domiciliadas em paiz estrangeiro, não podem ter existencia jurídica em Portugal, nem intentar operações, quer directamente, quer por intervenção de succursaes ou mandatarios, senão provando:

1.º que estão funcionando no seu respectivo paiz, constituídas

conforme as leis proprias e especiaes d'esse paiz, e em plena actividade de negocios;

2.º que o seu fim ou objecto não é contrario aos interesses publicos.

§ 1.º As sociedades a que se refere este artigo são obrigadas igualmente:

1.º a declarar por acto, que tenha a mesma validade que os seus estatutos, que se sujeitam ás leis e tribunaes portuguezes em todas as questões derivadas de transacções ou operações effectuadas em Portugal, em que forem auctores ou réus, assim como a todos os actos que as leis civis, commerciaes, administrativas ou fiscaes regulam;

2.º a declarar igualmente que todos e quaesquer individuos encarregados pelas dictas sociedades da gerencia em Portugal têm, como mandatarios, a natureza de legitimos representantes d'essas sociedades para todos os actos judiciaes e extrajudiciaes, para o que serão investidos expressamente dos mesmos poderes e attribuições dos directores, gerentes ou administradores d'essas sociedades;

3.º a escrever as respectivas apolices e seus contractos na lingua portugueza, assim como as declarações que possam alterar alguma das condições dos mesmos contractos, quando essas sociedades se dedicarem a operações de seguros marítimos terrestres ou de vidas.

§ 2.º A verificação do cumprimento das condições exigidas neste artigo é feita no ministerio das obras publicas, commercio e industria, e nenhuma das sociedades a que elle se refere pôde funcionar em Portugal sem esta prévia verificação.

§ 3.º As mesmas sociedades são obrigadas a cessar todas as operações, que forem contrarias a qualquer privilegio, que os poderes publicos julgarem conveniente estabelecer ou conceder, seis mezes depois d'esse estabelecimento ou concessão.

Art. 54. As sociedades a que se refere o artigo antecedente, depois de devidamente auctorizadas, ficam sujeitas na proporção das operações que effectuem em Portugal, a todos os impostos e contribuições a que forem obrigadas as sociedades portuguezas de identica natureza, e ao cumprimento de todas as condições de publicidade, a que tambem pela presente lei ficam sujeitas as sociedades portuguezas.

Art. 55. As disposições dos dois artigos antecedentes são applicaveis ás sociedades anonymas estrangeiras, que directamente, ou por intervenção de succursal ou mandatarios, estão actualmente funcionando em Portugal.

§ unico. Estas sociedades são obrigadas a regularisar o seu

exercício em Portugal, reformando e publicando os seus estatutos ou regulamentos, em conformidade com os preceitos dos artigos d'esta socção, dentro de seis mezes a contar da publicação d'esta lei, sob pena de cessar *ipso jure* a sua legitimidade juridica em Portugal para todos os effectos legaes.

Art. 56. Das disposições dos artigos anteriores ficam exceptuadas as sociedades ou companhias estrangeiras de navegação, que tenham agencias nos portos d'este reino e seus dominios para a expedição dos negocios relativos ao serviço dos seus navios nos pontos de escala.

#### SECÇÃO XIV

##### Disposições especiaes

Art. 57. As sociedades anonymas portuguezas actualmente existentes, e as que tenham sido auctorizadas por lei especial, continuam a reger-se durante o praso da sua duração pelos seus estatutos em tudo o que não fôr contrario ás disposições da presente lei.

§ 1.º Se porém qualquer d'essas sociedades quizer proceder á reforma de seus estatutos, podelo-ha fazer, sujeitando-se em sua nova organização ao disposto nos artigos da presente lei.

§ 2.º As sociedades anonymas portuguezas ficam sujeitas á disposição do § 3 do artigo 53 d'esta lei.

Art. 58. O governo não poderá, por acto administrativo, fazer cessar o exercicio de qualquer sociedade anonyma legalmente constituída antes ou depois da publicação d'esta lei.

§ unico. Poderá contudo promover nos tribunaes de commercio competentes, por intervenção do ministerio publico, a dissolução das sociedades que funcionarem ou se estabelecerem em contravenção das disposições d'esta lei.

Art. 59. Fica revogada toda a legislação em contrario.

Mandamos portanto a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contém.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria a faça imprimir, publicar e correr. Dada no paço da Ajuda, aos 22 de junho de 1867. — EL-REI, com rubrica e guarda. — *João de Andrade Corvo.*

#### CARTA DE LEI DE 1 DE JULHO

(Sobre sello).

#### CARTA DE LEI DE 2 DE JULHO

Capitulo I com a divisão maritima do reino e ilhas adjacentes.

#### CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 11 DE JULHO

Do — Tractado com a França de 11 de julho de 1866 de navegação e commercio, e da — convenção consular.

#### DECRETO DE 29 DE AGOSTO

Tendo-se suscitado duvidas sobre o procedimento que devem ter os capitães dos portos do reino, das ilhas adjacentes, dos Açores e das provincias ultramarinas, quando, como prevê o artigo 13, do regulamento decretado em 30 de agosto de 1839, forem a bordo dos navios mercantes estrangeiros, e nelles encontrarem algum marítimo portuguez com a competente licença; e

Considerando que os alvarás de 30 de junho e 13 de novembro de 1750 e 27 de setembro de 1756, bem como o regulamento de 25 de agosto de 1859 e decreto com força de lei de 21 de outubro de 1851, contêm providencias regulando o assumpto de que se tracta;

Considerando que o marítimo portuguez que pretender matricular-se n'algum porto estrangeiro deve levar do reino o seu passaporte legal, como é expresso no decreto de 7 de abril de 1873;

Considerando que taes disposições têm por fim impedir a fuga de eriminosos que intentem escapar á acção da justiça, e bem assim evitar que os individuos sujeitos ao recrutamento illudam as leis do paiz, esquivando-se ao serviço militar, indo alistar-se nas marinhas estrangeiras, quando os que servem na marinha mercante portugueza não são isentos de tal serviço, que lhes é imposto pela constituição do estado;

Considerando finalmente que os consules, vice-consules e agentes consulares não estavam auctorizados a passar os documentos que exigiam as supracitadas determinações, e que ha portos onde não existem auctoridades consulares, do que pôde resultar grave

transtorno para os portuguezes, que, achando-se em paizes estrangeiros, pretendam matricular-se como tripulantes de navios tambem estrangeiros;

Considerando porém que, se cumpre fazer com que tenham pleno vigor as leis e determinações pelo que se refere aos individuos criminosos e aos que estão obrigados a prestar serviço ao estado, cumpre egualmente providenciar de modo que se não tolha a liberdade legal, que têm os cidadãos portuguezes, fóra dos ditos casos, de se empregarem como mais conveniente lhes parecer;

Hei por bem, conformando-me com o parecer do conselheiro ajudante do procurador geral da corôa, decretar o seguinte:

Art. 1. Nenhum marítimo portuguez poderá matricular-se em navio estrangeiro sem licença e sem *guia de embarque* ou *cedulas* maritimas.

Art. 2. Quando a matricula houver de se fazer em porto portuguez, será o contracto auctorizado pela respectiva auctoridade maritima, apresentando o marítimo a *guia de embarque*, ou *cedula*, e, caso se não ache ainda inscripto na matricula maritima, receberá nessa occasião a cedula competente. A auctorisacão para o embarque será sempre concedida sob a condição do marítimo deixar o navio e se apresentar logo que lhe couber a sorte no recrutamento marítimo.

§ unico. A auctorisacão será negada:

1.º Ao marítimo que fizer parte de algum contingente do recrutamento;

2.º Quando Portugal tiver guerra com algum paiz, salvo concessão especial do governo.

Art. 3. Quando a matricula tiver de se fazer em porto estrangeiro, será o contracto auctorizado pela respectiva auctoridade consular portugueza, e, não a havendo nesse porto, pela do primeiro porto em que entrar o navio, e que haja essa auctoridade, e sendo tal porto portuguez será o contracto auctorizado pela auctoridade maritima.

§ unico. É applicavel ao caso previsto neste artigo o que dispõe o artigo antecedente, devendo ser provisoria a cedula que se dê ao marítimo até que possa ser trocada por outra do districto marítimo a que pertencer o matriculado.

Art. 4. As auctoridades maritimas e consulares, quando auctorisarem os contractos para a matricula de algum marítimo portuguez em navio estrangeiro, communicarão logo essa occorrença ao intendente da marinha do departamento da naturalidade do marítimo, acompanhando esta communicacão dos esclarecimentos convenientes.

Art. É concedido o praso de um anno para os subditos portuguezes, que se acham matriculados ou que vierem a matricular-se durante o dicto praso, como tripulantes de navios estrangeiros, obterem os seus passaportes, guias de embarque e cedulas maritimas.

Os ministros e secretarios d'estado dos negocios estrangeiros, e interino da marinha e ultramar, o tenham assim entendido e façam executar. Pago, em 29 de agosto de 1867.—REI.—*José Maria do Casal Ribeiro.*—*Visconde da Praia Grande.*

#### CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 19 DE SETEMBRO

Do — Accordo de 23 de maio de 1867 com o Brazil para execução do artigo 13 da convenção consular de 4 de abril de 1863.

#### DECRETO DE 19 DE SETEMBRO

(Ácerca do serviço semaphorico.)

#### DECRETO DE 22 DE OUTUBRO

(Sobre sêllo nas possessões ultramarinas.)

#### PORTARIA DE 27 DE DEZEMBRO

Fixando os preços para os serviços que prestar o *Rebocador* em circumstancias ordinarias conforme a tonelagem dos navios.

### ANNO DE 1868

#### PORTARIA DE 26 DE JANEIRO

Declarando sem effeito a divisão maritima do reino e ilhas adjacentes, de que tracta o artigo 1.º do regulamento de 30 de dezembro de 1867, e em vigor a divisão anteriormente feita pelo regulamento de 25 de agosto de 1859, excepto na parte relativa ás delegações, as quaes foram supprimidas pela lei de 2 de julho de 1867.

## DECRETO DE 3 DE FEVEREIRO

(Aprovando o contracto para a traducção em portuguez do *commercial code of signals*, edição ingleza de 1866, de M. Lar-kins de «Board of Trade»).

## CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 9 DE MARÇO

Do — Tractado de commercio de 4 de março de 1865 com a republica da Liberia.

## PORTARIA DE 5 DE OUTUBRO

Sendo presente a sua majestade el-rei o officio de 5 do corrente mez, em que o conselheiro intendente da marinha do Porto expõe as duvidas que se lhe offerecem sobre a legalidade de fazer passar vistorias aos navios da marinha mercante fóra dos casos expressos nos artigos 1293 e 1378 do codigo commercial, e pondera fundamentadamente a necessidade de se adoptarem as providencias que reclama tão importante assumpto;

Considerando que as vistorias aos navios de commercio têm por fim assegurar os legitimos interesses pela verificação de que os navios se acham em estado de navegar, e examinar se os mesmos navios poderão seguir a derrota que se propõem sem perigo para os tripulantes;

Considerando que, se os interesses materiaes do commercio têm procuradores naturaes que solicitam as vistorias sempre que assim o julgam conveniente, o que foi regulado pela lei nos artigos supracitados do codigo commercial, não succede outro tanto aos tripulantes e passageiros de taes navios, que podem ser victimas da ignorancia ou da leviandade e até da cubiça, se a policia maritima não regula como deve estes assumptos de ordem publica;

Considerando, finalmente, que ao governo cumpre tomar as providencias de ordem publica, aconselhadas pela necessidade de acautelal, quanto possivel, as vidas dos individuos confiados á sua tutela; e

Conformando-se com o parecer do conselheiro ajudante do procurador geral da corôa:

Ha por bem o mesmo augusto senhor mandar, pela secretaria de estado dos negocios da marinha e ultramar, que os intendentes de marinha, chefes dos departamentos maritimos, façam no interesse publico passar por vistoria a todos os navios de commercio, sempre que por qualquer circumstancia suspeitarem do

estado de taes navios sem limitação alguma, visto que essas vistorias são do dominio da policia maritima.

Paço, em 7 de outubro de 1868. — *José Maria Latino Coelho*.

## PORTARIA DE 19 DE OUTUBRO

Declarando quaes as auctoridades competentes para conceder licenças aos pilotos-mores e pilotos.

## DECRETO DE 30 DE OUTUBRO

(Extinguindo a repartição de pesos e medidas e as inspecções districtaes).

Art. 3. Os serviços de medição official de navios e cargas continuarão a ser desempenhados pelas repartições, que actualmente os executam.

## DECRETO DE 3 DE DEZEMBRO

(Organisação do serviço superior de saude publica, — especialmente das estações maritimas e repartições annexas, artigos 27-39; direitos sanitarios e impostos ás embarcações pelas pessoas sujeitas á quarentena, artigos 48-50; cartas de saude, artigo 52; penas aos commandantes de embarcações, que não estiverem nas condições dos artigos 87-94).

## DECRETO DE 29 DE DEZEMBRO

Tendo sido o codigo commercial de signaes adoptado por muitas nações para uso da marinha;

Considerando que só por accordo unanime de todas as nações maritimas pôde um systema de signaes tornar-se verdadeiramente internacional, e sendo indispensavel que todos os navios possam communicar por meio de signaes feitos com bandeiras, em caso de necessidade ou de simples conveniencia; e

Attendendo que cumpre providenciar de modo que a marinha portugueza, tanto de guerra como de commercio, esteja habilitada em todo o tempo para receber e prestar os auxilios e socorros que as eventualidades da navegação exigem mutuamente de todos os navegantes:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1. Fica adoptado officialmente para uso dos navios da



marinha portugueza e dos postos semaphoricos o codigo commercial de signaes, redigido por Larkins.

Art. 2. Os navios portuguezes não podem empregar para se corresponderem entre si, com os postos ou estações semaphoricos, ou com os navios estrangeiros, nenhum outro systema de bandeiras, nem differente codigo de signaes, salvo com as nações que não hajam ainda adoptado o codigo commercial de signaes.

§ unico. Exceptuam-se os navios do estado, que continuarão a reger-se pelo respectivo código, nas suas reciprocas relações, e que se corresponderão com as estações semaphoricas por meio dos signaes de que usam actualmente.

Art. 3. O codigo commercial de signaes e correspondente systema de bandeiras ficam sendo considerados objectos indispensaveis a todas as embarcações portuguezas, e condição essencial para que ellas sejam desembaraçadas pelas capitancias dos portos.

§ 1.º A falta de alguma das bandeiras ou do codigo é punida com penas eguaes ás que estão estabelecidas para os navios que deixam de trazer todos os papeis de bordo.

§ 2.º Exceptuam-se das disposições d'este artigo e do § antecedente:

- 1.º As embarcações que navegam sómente em rios;
- 2.º As que se occupam apenas na industria piscatoria;
- 3.º As que se empregam em a navegação costeira exclusivamente.

Art. 4. Pelo ministerio das obras publicas, commercio e industria se remetterá ás associações commerciaes o codigo commercial de signaes, com as listas dos navios portuguezes e estrangeiros, e dos numeros que lhes correspondem, relação das estações semaphoricas portuguezas, e modelo das bandeiras e balões necessarios para uso do mesmo codigo.

Art. 5. Todas as disposições obrigatorias e communicações penaes estabelecidas por este decreto só começarão a vigorar de 1 de julho de 1869 em diante.

O presidente do conselho de ministros e os ministros e secretarios de estado de todas as repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 29 de dezembro de 1868. —

REL.....

### DECRETO DE 30 DE DEZEMBRO

Determinando nova divisão litoral do reino.

## ANNO DE 1869

### PORTARIA DE 13 DE JANEIRO

Tendo o intendente da marinha do Porto exposto a duvida apresentada pelo capitão do porto de Vianna do Castello, sobre quem deverá desempenhar as funções de escrivão do tribunal maritimo commercial quando, como acontece naquelle porto, não ha empregados da capitania que possam satisfazer a similhante encargo; e

Considerando que a portaria de 26 de dezembro de 1866 providenciou para os casos em que, devendo constituir-se o tribunal maritimo commercial em paiz estrangeiro, não haja empregado algum no consulado portuguez habilitado para servir de escrivão do mesmo tribunal:

Ha por bem sua majestade el-rei, conformando-se com o parecer do conselheiro ajudante do procurador geral da corôa junto a este ministerio, ordenar pela secretaria de estado dos negocios da marinha e ultramar que os presidentes dos tribunales maritimos commerciaes, quando não tiverem empregado algum sob as suas ordens que possa desempenhar o cargo de escrivão do tribunal, requisitem ás auctoridades administrativas do districto um empregado que possa cumprir aquelle encargo.

O ministro etc., etc.

Paço, em 13 de janeiro de 1869.—*José Maria Latino Coelho.*

### DECRETO DE 30 DE JANEIRO

Applicando ás provincias ultramarinas as disposições da carta de lei de 18 de junho de 1866, que fixou os direitos de nacionalisação das embarcações, e os das madeiras para mastreação, — e a disposição do artigo 1.º-3.º da pauta geral das alfandegas do reino de 18 de dezembro de 1861, pela qual os barcos movidos por vapor são isentos de direitos de nacionalisação até ao fim do anno de 1870.

### DECRETO DE 30 DE JANEIRO

Supprimindo o emprego de ajudante do capitão do porto de Nova Goa; e mandando que o serviço do registro das embarca-

ções, que entram naquella porto ou d'elle sahem, seja feito como por muitos annos o tem sido, pelo Ajudante da praça da Aguada.

### PORTARIA DE 11 DE FEVEREIRO

Tendo-se suscitado repetidas duvidas sobre a legalidade com que possa registrar-se qualquer navio, como propriedade de um subdito portuguez, pela simples declaração, feita pelo capitão, de haver sido esse navio construido por conta d'aquelle cujo nome se pretende registrar a propriedade; e convido regular este registro, de fôrma a que nem as auctoridades possam ser illudidas, nem lesados os interesses dos particulares: manda sua majestade el-rei, pela secretaria de estado dos negocios da marinha e ultramar, que, sempre que se tracte de registrar um navio novamente construido como propriedade de um individuo qualquer, a intendencia deverá exigir a apresentação dos seguintes documentos:

1.º Attestado do constructor, certificando que construiu aquelle navio para o individuo que o pretende registrar;

2.º Documento, pelo qual mostre ter sido elle quem pagou a construção do navio;

3.º Certidão negativa de registro de commercio de não estar nelle registrada, nos termos do artigo 1322 do codigo, parceria maritima, com respeito a esse navio.

O que tudo se communica aos intendentes da marinha do continente do reino, e aos capitães dos portos das ilhas adjacentes, para seu conhecimento e devidos effeitos.

Paço, em 12 de fevereiro de 1869.—*José Maria Latino Coelho.*

### PORTARIA DE 16 DE FEVEREIRO

Tendo sido presente a sua majestade el-rei a representação da junta da liquidação dos fundos das extinctas companhias do Gran-Pará e Maranhão, Pernambuco e Paraíba, dando conhecimento de ter fallecido o visconde de S. Bartholomeu, vogal da mesma junta, e solicitando a nomeação de um vogal que o substitua;

Considerando que, pelo artigo 2 da lei de 22 de junho de 1867, cessou a prévia auctorisação administrativa de que dependia a instituição das companhias de commercio ou sociedades anonymas; e por consequencia que ao governo não cumpre inge-

rir-se actualmente na administração e liquidação do fundo social d'essas companhias ou sociedades;

Ha sua majestade por bem determinar, pelo ministerio das obras publicas, commercio e industria, que os actuaes liquidatorios dos fundos d'aquellas companhias convoquem uma assemblea geral dos accionistas, a fim de deliberar o que tiver por conveniente e justo sobre a substituição do vogal fallecido.

Paço, em 16 de fevereiro de 1869.—*Sebastião Lopes de Calheiros e Menezes.*

### PORTARIA DE 17 DE FEVEREIRO

Sendo presente a sua majestade el-rei o officio da extincta inspecção do arsenal da marinha, acompanhando cópia de outro que naquella repartição se recebera da capitania do porto de Lisboa, sobre se os capitães dos navios mercantes, reconhecidos idoneos pelo respectivo capitão do porto, podem ser dispensados de apresentar as testemunhas abonatorias e de responsabilidade a que são obrigados actualmente nos termos do disposto no regulamento de 30 de dezembro de 1867, como fiadores dos maritimos de suas equipagens, que, sendo maiores de 14 e menores de 21 annos, se matriculem para portos estrangeiros, e expondo a dificuldade que aos referidos capitães se offereco para apresentarem essas testemunhas;

Considerando que a portaria de 8 de abril de 1863 dispensou a fiança aos individuos naquelles casos, uma vez que o capitão do navio em que se queiram matricular assigne o termo de responsabilidade pela apresentação dos matriculados no regresso da viagem;

O mesmo augusto senhor ha por bem determinar que, todas as vezes que o capitão do porto reconhecer como idoneo para responder pelo maritimo o capitão do navio que se apresentar como fiador d'elle, assim deverá declarar-se no respectivo termo, dispensando-se, neste caso as testemunhas abonatorias; e que, em caso contrario, deverão sempre exigir-se as referidas duas testemunhas, as quaes, pelo facto de abonarem o capitão do navio, ficam com a mesma responsabilidade que o abonado, na falta d'elle.

O que pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar se communica aos intendentes de marinha do continente do reino e capitães dos portos das ilhas adjacentes, para seu conhecimento e devidos effeitos.

Paço, em 17 de fevereiro de 1869.—*José Maria Latino Coelho.*

## PORTARIA DE 21 DE ABRIL

(Sobre tonelagem das embarcações).

## PORTARIA DE 21 DE ABRIL

Mandando publicar annualmente uma lista dos navios mercantes da marinha portugueza com designação da qualidade do navio, nome, tonelagem; nos de vapor a sua força em cavallos, se de helice ou de rodas; e tudo quanto possa tornar bem conhecidos os navios, que tenham de se corresponder por intermedio do codigo de signaes de Larkins entre si ou com os postos semaphoricos do continente.

## DECRETO DE 26 DE MAIO

Mandando observar o seguinte

REGULAMENTO PARA O PORTO ARTIFICIAL DE PONTA DELGADA  
A QUE SE REFERE O DECRETO D'ESTA DATA

Artigo 1. Os donos, consignatarios, capitães ou mestres dos navios que pretendam entrar o porto artificial formado pelo molhe ou quebra-mar em construcção no porto de Ponta Delgada, que alli permaneçam ou dalli sãiam, ficam sujeitos ás disposições d'este regulamento e da legislação que rege os serviços sanitarios, aduaneiros e de policia maritima, sob pena de serem mandados sahir ou de não tornarem a ser admittidos no mesmo porto artificial, e de pagarem as perdas e danos que hajam causado.

Art. 2. Têm preferencia para serem admittidos no porto artificial e para escolherem os pontos que mais lhes convenham:

1.º Os navios do estado;

2.º Os navios que em consequencia de avaria necessitem de prompto reparo;

3.º Os navios que transportarem material para as obras do porto artificial.

Art. 3. Sempre que haja conflicto entre os interesses das obras do porto artificial e os dos navios alli surtos, preferem os primeiros, excepto quando possa resultar falta irreparavel de segu-

rança para o navio, e seja impossivel ou arriscada a sua sahida do porto artificial.

A excepção dura sómente em quanto subsistem as circumstancias que a auctorisam.

Art. 4. É mandado sahir do porto artificial o navio cujo capitão ou mestre recuse substituir ou reforçar alguma amarração, conforme lhe seja indicado pelo piloto.

§ unico. Este serviço é feito pela corporação dos pilotos, quando seja impossivel ou perigosa a sahida do navio, e pago pelo mesmo navio.

Art. 5. A juncta administrativa das obras distribue a despeza, que se faça com os barcos e pilotos para o serviço dos navios e com a policia do porto artificial, pelos navios que entrem no mesmo porto, proporcionalmente á sua tonelagem, á quantidade de agua que hajam de calar depois de carregados, e ao espaço de tempo que alli permaneçam.

§ 1.º Os consignatarios são obrigados a satisfazer a quantia que couber aos navios que lhes sejam consignados. Quando um consignatario se recuse ao pagamento, nenhum navio que lhe seja consignado póde ser admittido no porto artificial. Fica salvo o direito para lhe ser exigida pelos meios legais a quantia devida.

§ 2.º A juncta administrativa publicará a tabella taxativa da quantia que os navios têm de pagar em compensação d'aquelles serviços. E dará igualmente publicidade a quaesquer alterações que no futuro convenha fazer nessa tabella.

Art. 6. Todos os navios podem entrar no porto artificial, uma vez que se sujeitem ás disposições d'este regulamento.

§ unico. Exceptuam-se:

1.º Os navios a que o capitão do porto faça intimar por escrito que lhes não é permittida a entrada;

2.º Os navios que avistem o signal marcado no artigo 26, e que designa *prohibição geral de entrar o porto*.

Art. 7. Os navios que pretendam entrar no porto artificial íçam o signal indicado no artigo 26, e sem receberem piloto não podem tentar a entrada, excepto quando circumstancias de *força maior*, ou de grave perigo, não permittam tal delonga.

Art. 8. O navio, que pretenda sahir do porto artificial, requisa piloto á capitania do porto, e só depois de ter piloto a bordo póde começar a desamarrear.

Art. 9. Os navios surtos no porto artificial são obrigados a

1.º Cumprir as ordens do capitão do porto e as indicações dos pilotos em tudo quanto seja relativo ao serviço maritimo, especialmente no modo de alastrar e desalastrar:

2.º Prestar-se mutuo auxilio, sempre que seja possivel, per-

mittindo que se fixem as especies necessarias para se amarrarem e desamarrarem com a devida segurança;

Quando algum navio padecer em consequencia de prestar auxilio, tem direito a receber do navio auxiliado a indemnisação devida correspondente ao prejuizo;

3.º Não lançar no porto varreduras, nem outro qualquer objecto;

4.º Não virar de querena sem licença do capitão do porto;

5.º Não ter pólvora a bordo. Não dar tiros.

Art. 10. Os consignatarios e os capitães ou mestres dos navios são solidariamente responsaveis pelos actos de transgressão, que contra este regulamento sejam commettidos por qualquer individuos pertencentes aos seus navios.

Art. 11. É creada uma corporação de pilotos practicos no porto artificial de Ponta Delgada, á qual ficam incumbidos todos os deveres especies marcados neste regulamento e os que são estabelecidos no regulamento de pilotagem.

Art. 12. A corporação de pilotos practicos do porto artificial de Ponta Delgada compõe-se de:

Um piloto chefe;

Um piloto.

§ unico. O numero de pilotos pôde augmentar de modo que satisfaça as necessidades do serviço, segundo reclame a concorrência dos navios.

Art. 13. O piloto chefe e os demais pilotos são pagos pela juncta administrativa das obras.

Art. 14. Todos os pilotos practicos estão sob as ordens immediatas do capitão do porto, de quem se consideram delegados, e a quem obedecem em tudo quanto respeita ao serviço marítimo de soccorrer, pilotar, amarrar e desamarrar os navios, fazer intimações, e no mais que estatue o regulamento geral de pilotagem, e não se oppõe ás disposições do presente regulamento, pelo cumprimento das quaes lhes incumbe vigiar muito particularmente.

§ unico. Em quanto durem as obras do porto artificial, desempenham tambem o serviço marítimo que lhes seja ordenado pela administração das mesmas obras, e que lhes seja relativo, mas sem prejuizo ao serviço especial dos navios.

Art. 15. Os pilotos são nomeados pelo ministro e secretario de estado dos negocios da marinha e ultramar, e escolhidos dentre os preferidos no concurso a que se procede perante o capitão do porto.

Art. 16. Os candidatos aos logares de pilotos devem apresentar documento, provando:

1.º Saber ler, escrever e as quatro operações de arithmetica.

2.º Ter bom procedimento moral e civil, comprovado com certidão de folha corrida e attestados do administrador do concelho, camara municipal e parochia da freguezia;

3.º Ter vinte e um annos de idade;

4.º Haver practicado por espaço de seis annos, pelo menos, no serviço do porto ou da pesca na localidade;

5.º Obter plena approvação em exames sobre o conhecimento minucioso do porto artificial, entrada para elle e seu fundo, da manobra dos navios e modo de os amarrar e desamarrar com segurança.

§ unico. Em egualdade de circumstancias realisam-se as preferencias motivadas em:

1.º Serviços relevantes feitos no mar;

2.º Viagens como capitães ou mestres de navios;

3.º Mais longo periodo de serviço no porto, ou na pesca.

Art. 17. A corporação dos pilotos practicos cumpre:

1.º Dirigir exclusivamente as manobras necessarias para os navios entrarem no porto e sahirem d'elle;

2.º Escolher o local em que tem de permanecer cada navio conforme a altura de agua que cala estando carregado, e o tempo provavel da demora no porto;

3.º Indicar o numero e qualidade de amarração e a direcção em que devem lançar;

4.º Dirigir todos os trabalhos de amarração dentro do porto;

5.º Ancorar os navios dentro do porto, de modo que não possam prejudicar-se mutuamente, empregando os meios necessarios para evitar esse acontecimento quando sobrevinha tal possibilidade;

6.º Vigiar por que todos os navios estejam seguramente amarrados, examinando todas as amarrações quando haja receio de máu tempo;

7.º Solicitar do capitão do porto a auctorisação precisa para mandar remover ou sahir algum dos navios, quando assim seja absolutamente necessario para:

I Maior segurança d'esse navio;

II Segurança de outro ou outros navios que não possam remover-se;

III Evitar que se removam outro ou outros navios, que padecam com isso maior transtorno;

IV Não prejudicar as obras do porto.

8.º Vigiar se os capitães ou mestres e os tripulantes dos navios surtos no porto artificial se conformam ás prescripções d'este regulamento e as executam na parte que lhes é applicavel, e communicar immediatamente ao capitão do porto qualquer falta ou transgressão que observem;

9.º Acudir promptamente em qualquer occasião ao navio ou navios que precisarem reforçar as amarrações, ou de alguma outra providencia para occorrer a circumstancia fortuita ou que possa sobrevir.

Art. 18. O piloto, encarregado de dirigir a entrada de um navio e a sua amarração, procede do modo seguinte:

1.º Logo que chega proximo do navio que pretende entrar, inquire se está desembaraçado pela repartição da saude, e só no caso affirmativo sobe e indaga do capitão ou mestre as qualidades do navio para poder guiar a navegação com as devidas cautelas;

2.º Informa-se tambem do capitão ou mestre sobre a altura de agua que o navio cala depois de carregado, a fim de o conduzir ao ponto conveniente, tendo o maior cuidado em não levar o navio para logar em que haja risco de tocar no fundo, ou nalguma boia ou ancora pertencente a outro navio;

3.º Observa se o navio tem ancoras, amarras ou correntes, cabos para espias, embarcações miudas, e tripulação necessaria para a manobra, e se as ancoras e amarras estão safas e talin-gadas de modo que possam servir no momento preciso;

4.º Requisita para terra tudo o que faltar, e sómente depois de completamente preparado para todas as eventualidades, com-mette a entrada do porto, excepto em caso de força maior ou de urgente necessidade;

5.º Faz lançar as melhores amarras e correntes aos rumos donde costumam soprar os ventos tempestuosos, de que ainda não abrigue o quebra-mar em construcção.

6.º Dá conhecimento ao capitão ou mestre das obrigações ge-raes a que fica sujeito assim como o navio e toda a tripulação em quanto permaneça no porto artificial. Entrega exemplares impressos tanto d'este regulamento, como do regimento de signaes e de quaesquer ordens em vigor relativas ao porto artificial e de que os capitães ou mestres devam ter conhecimento;

7.º Não deixa o navio, cuja entrada lhe foi encarregada, sem que esteja seguramente amarrado.

Art. 19. O piloto, encarregado de dirigir a sahida de um navio, procede do modo seguinte:

1.º Observa se o tempo ameaça tempestade ou perigo para a sahida, e nesse caso não commette a sahida do porto, salva or-dem expressa do capitão do porto, que fica sendo então o res-ponsavel;

2.º Dirige as fainas necessarias para desamarrar o navio;

3.º Ordena e vigia as manobras convenientes para a sahida do porto artificial, não se retirando sem o deixar em situação donde possa navegar com segurança.

Art. 20. Os pilotos são responsaveis pela exacta observancia das ordens que lhes sejam dadas, e pelo modo como cumprem os deveres do seu cargo, ficando sujeitos ás disposições d'este regu-lamento e ás do regulamento geral de pilotagem.

Art. 21. Logo que em terra se aviste signal de navio que pre-tenda entrar no porto, vai para bordo d'elle o piloto a que per-tence dirigil-o, ou para o guiar, ou para lhe intimar o ordem do capitão do porto de que lhe não é permitida a entrada.

§ unico. Exceptuam-se os casos de estar içado o signal *prohi-bição geral de entrar o porto* e de não estar o navio desimpedido pela repartição de saude.

Art. 22. O capitão do porto é encarregado de organizar e dis-tribuir o serviço de pilotagem e de policia do porto artificial e de resolver quaesquer duvidas que se suscitem sobre particularidades de execução d'este regulamento, em harmonia com o que dispõe o regulamento geral de pilotagem. As ordens do capitão do porto são dadas ao piloto chefe e por elle transmittidas aos pilotos.

Art. 23. No porto artificial permanece constantemente, tanto de dia como de noite, um piloto pelo menos, destinado a acudir de prompto a qualquer navio que necessite de soccorro.

Art. 24. No porto artificial ha sempre um barco, pelo menos, equipado e prompto para serviço dos pilotos.

§ unico. Em quanto duram as obras do porto artificial, pôde um dos barcos empregados nas mesmas obras desempenhar tam-bem o serviço de pilotagem. A sua tripulação, composta de ope-rarios maritimos, é paga pela juncta administrativa das mesmas obras.

Art. 25. O vencimento dos pilotos practicos é pago pela juncta administrativa das obras e arbitrado por ella, de accordo com o capitão do porto, nas tabellas que organizar. É calculado segundo a importancia dos serviços que se prestem e dividido em orde-nado fixo e gratificação, dependente do zelo e aptidão que os pilotos manifestem.

Art. 26. Os signaes de communicação entre a terra e os na-vios são:

Dos navios para terra:

1.º Necessita piloto — bandeira nacional no topo da prôa e dis-tinctivo por baixo.

2.º Tem avaria — distinctivo no tope da prôa e bandeira na-cional por baixo.

3.º Não tem ferros — bandeira nacional á ré, distinctivo por baixo.

4.º Faz muita agua — distinctivo á ré, bandeira nacional por baixo.

De terra para o mar :

5.º Procure paragem favoravel para receber piloto — bandeira encarnada, um galhardete por baixo.

6.º Não se póde mandar piloto a bordo — um galhardete e bandeira encarnada por baixo.

7.º Puxe para o mar sem perda de tempo — bandeira nacional e a encarnada por baixo.

8.º Póde demandar o porto — bandeira encarnada.

9.º Proibição geral de entrar o porto artificial — balão preto e bandeira encarnada por baixo.

Art. 27. Este regulamento será traduzido em francez e inglez e distribuido tanto pelos navios que forem ao porto de Ponta Delgada, como pelos consules e agentes consulares estrangeiros e consignatarios de navios.

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 26 de maio de 1869.—*José Maria Latino Coelho.*

#### PORTARIA DE 5 DE JUNHO

(Sobre intendencias de marinha.)

#### DECRETOS DE 7 DE JULHO, 3 E 17 DE NOVEMBRO

(Declarando habilitadas a exercer as suas industrias em Portugal as companhias inglezas *Norwich-union, The British and foreing marine insurance e Queen.*)

#### CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 9 DE JULHO

Da — Convenção consular de 30 de setembro de 1868 com a Italia.

#### PORTARIA DE 30 DE AGOSTO

Tornando-se necessario regular a maneira por que deve ser feito o serviço de pilotagem na barra de Villa Real de Sancto Antonio: sua majestade el-rei ha por bem ordenar que provisoriamente, e em quanto não se promulga o novo regulamento geral

para o serviço das pilotagens nos diversos portos do reino, se cumpram as seguintes disposições:

1.º Que o serviço dos pilotos da barra se faça por escala e distribuido equitativamente pelos pilotos e sota-piloto-mór, e os seis pilotos supranumerarios, que hoje são empregados naquelle serviço; escala que deve ser feita pelo capitão do porto, e approvada pelo respectivo intendente;

2.º Que os proventos das pilotagens das barras sejam distribuidos por todos os oito pilotos acima indicados, conforme está expresso no artigo 266 do regulamento em vigor, e é determinado no artigo 59 do mesmo regulamento;

3.º Que a estes proventos se façam as deducções a que estão sujeitos, segundo o disposto do decreto de 24 de janeiro de 1869, e conforme foi ordenado em officio de 15 de fevereiro ultimo;

4.º Que ao intendente da marinha de Faro compete fazer cumprir rigorosamente estas disposições.

O que tudo se comunica ao mesmo intendente para sua intelligencia e devidos effeitos.

Paço, em 30 de agosto de 1869. — *Luiz Augusto Rebello da Silva.*

#### CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 22 DE SETEMBRO

Do — Tractado de commercio e navegação com a Turquia, de 23 de fevereiro de 1868.

#### DECRETO DE 5 DE OUTUBRO

Substituindo no estabelecimento de Macau as circumstancias peculiares que em diversas occasiões aconselharam a adopção de providencias especiaes em favor do seu commercio e navegação; e

Attendendo ao que o governador da provincia representa sobre os inconvenientes que resultariam aos interesses do estabelecimento das prescripções do decreto de 30 de janeiro ultimo, se lhe fosse applicado;

Considerando que faltam alli estaleiros e todos os meios necessarios para a construcção de embarcações, nem ha facilidade para mandal-as ir de portos portuguezes, pelo que têm de ser compradas por subidos preços a estrangeiros;

Considerando que, se estas acquisições tiverem de ser sobre-carregadas com os direitos de nacionalisação, estabelecidos pelo

referido decreto, não poderão ellas mais effectuar-se, e toda a navegação e commercio de Macau passarão para mãos de estrangeiros;

Tendo ouvido o conselho de ministros, e a junta consultiva do ultramar;

Usando da auctorisação do § 1.º do artigo 15 do acto addicional á carta constitucional;

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Continúa em vigor no estabelecimento de Macau o disposto no decreto de 7 de outubro de 1852.

Art. 2. Fica revogada a legislação em contrario, e especialmente o decreto com força de lei de 30 de janeiro d'este anno.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço em 5 de outubro de 1869. — REI. — *Luiz Augusto Rebello da Silva.*

#### DECRETO DE 28 DE OUTUBRO

— Reforma dos departamentos marítimos, e funções de seus chefes.

#### PORTARIA DE 4 DE NOVEMBRO

Sua majestade el-rei, a quem foi presente o requerimento em que o visconde de Mason de S. Domingos, director da mina de S. Domingos, pede a revogação da portaria d'este ministerio de 20 de abril de 1867, que estabeleceu 4<sup>m</sup>,42 (14<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pés inglezes) como o maximo da agua que devem demandar os navios para passarem a barra de Villa Real de Sancto Antonio, disposição esta que, segundo diz o requerente, causa gravissimo prejuizo á empresa que elle dirige de exploração da mesma mina;

Tendo em vista as informações dadas pela extincta intendencia da marinha de Faro e pelo capitão do porto da localidade;

Considerando que a barra de Villa Real de Sancto Antonio tem desde 2<sup>m</sup>,64 a 5<sup>m</sup>,44 de agua nas occasiões de marés vivas, e que portanto a prescripção imposta pela citada portaria, retirando da concorrência dos portos portuguezes do rio Guadiana os navios que alli poderão entrar, não consegue comtudo evitar a possibilidade de qualquer encahe;

Acontecendo que estes navios, abandonando os portos portuguezes vão para os portos hespanhoes do mesmo rio, onde se não

impõem taes prescripções, do que resulta grave prejuizo ao commercio portuguez:

Ha por bem o mesmo augusto senhor revogar a citada portaria de 20 de abril de 1867, deixando, como nos demais portos do reino, á apreciação e competencia da auctoridade maritima local o numero de pés de agua que os navios que largarem dos portos portuguezes do Guadiana devem calar para sabir a barra d'aquelle rio nas diversas circumstancias de tempo e de maré, tudo em conformidade das leis em vigor, e segundo o prescripto no regulamento geral de pilotagem.

O que pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, se comunica ao capitão do porto de Faro e chefe do departamento do sul, para seu conhecimento e devidos effectos.

Paço, em 4 de novembro de 1869. — *Luiz Augusto Rebello da Silva.*

#### DECRETO DE-30 DE DEZEMBRO

Supprimindo a eschola do commercio e do Lyceu de Lisboa, e reformando o Instituto industrial e commercial.

#### DECRETO DE 30 DE DEZEMBRO

#### CAPITULO IV

Dos titulos de capacidade dos engenheiros machinistas navaes

Art. 10. Passados quatro annos depois da data d'este decreto não é permittida nas capitancias dos portos a matricula, como directores de machinas dos vapores da marinha mercante, aos individuos que não apresentem a carta de habilitação de engenheiros machinistas da marinha mercante, nem como machinistas subordinados aos que não apresentem certidão de approvação do exame estabelecido no respectivo regulamento, ou certificado do commandante da eschola naval de poderem ser dispensados d'elle.

§ unico. Podem ser admittidos os estrangeiros, que provem estar legalmente habilitados a exercer no seu paiz os logares de machinistas, ou que se sujeitem ás condições exigidas aos nacionaes.

Art. 11. Aos actuaes engenheiros machinistas, ou aos que como

taes tenham vigiado quarto, e que apresentem attestados de serviço nas machinas a bordo, passados pelos commandantes, ou capitães de navios a vapor, e verificados pelos attestados de matricula dos capitães dos portos, será concedido um titulo, o qual para todos os effeitos supprirá a carta de curso de machinista da marinha mercante.

Art. 12. O titulo de machinista, a que se refere o artigo anterior, é passado nas capitánias dos portos, e deve conter o nome, filiação e naturalidade do individuo que o pretenda, e a referencia ao artigo d'este decreto, em virtude do qual é concedido. Por este titulo se pagará o emolumento que pela tabella em vigor se recebe na eschola naval pela carta de habilitação de engenheiro machinista.

Art. 13. Aos actuaes machinistas, que na data da publicação d'este decreto se achem no reino, é concedido o praso de seis mezes para tirarem o titulo, e aos que não estejam no reino igual praso depois de voltarem a elle.

## ANNO DE 1870

### DECRETO DE 12 DE OUTUBRO

Tendo-me sido presentes os officios do governador geral da provincia de Angola de 31 de maio, de 1 e de 23 de junho, ultimos, acompanhando as representações dos magistrados judiciaes e do ministerio publico da 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> instancia de Loanda, nas quaes ponderam os graves estorvos que, para a administração da justiça na comarca d'aquella cidade, deverá trazer a execução do decreto de 15 de março d'este anno, que subordina o escrivães de ambas as varas aos dois juizes d'ellas, sem que se designe quaes devem servir na 1.<sup>a</sup> e quaes na 2.<sup>a</sup>; e

Sendo certo que distribuido o serviço judicial, em todos os seus ramos, entre os juizes e escrivães, cessa a desigualdade de interesses que se dava entre os funcionarios da 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> varas;

Usando da auctorisação concedida pelo § 1.<sup>o</sup> do artigo 15 do acto adicional á carta constitucional da monarchia;

Tendo ouvido a junta consultiva do ultramar e o conselho de ministros;

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1. É supprimida a divisão do serviço judicial entre os juizes da 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> varas da comarca de Loanda, estabelecida no artigo 3 do decreto de 14 de abril de 1858, e modificada pelo artigo 1.<sup>o</sup> do decreto de 9 de dezembro de 1859.

§ 1.<sup>o</sup> Haverá na mesma comarca uma distribuição geral entre os escrivães das duas varas, com exclusão das causas pendentes, que ficam ao escrivão e juiz a que pertencerem.

§ 2.<sup>o</sup> Nas causas commerciaes será feita a distribuição em tres classes: 1.<sup>a</sup>, causas de libello; 2.<sup>a</sup>, processo de fallencia; 3.<sup>a</sup>, todos os mais actos que devem ser distribuidos.

§ 3.<sup>o</sup> A distribuição feita pelos officios de escrivão dá a certeza da vara.

§ 4.<sup>o</sup> É dispensado da distribuição o acto da declaração de quebra de qualquer negociante, mas o respectivo processo será distribuido na audiencia immediata á publicação da respectiva sentença e expedição da ordem para a imposição dos sellos devidos.

Art. 2. As audiencias ordinarias serão presididas em turnos bimestres pelos juizes das duas varas, que deferirão nellas a todos os termos, e conhecerão de tudo que ahi se deva expedir, sem distincção da vara a que pertencer, servindo sempre um por ambos.

§ unico. O juiz, o quem por turno pertencer o serviço das audiencias ordinarias, é tambem competente para a distribuição orphanologica e criminal.

Art. 3. As audiencias do julgamento e as de assentada do tribunal de commercio serão feitas em semanas alternadas por cada um dos mesmos juizes, para conhecerem das causas distribuidas á vara em que estiverem servindo.

Art. 4. O juiz da 1.<sup>a</sup> vara é competente para os actos relativos á eleição, organização e juramento do juiz commercial, que fica sendo commum para ambas as varas.

Art. 5. É revogado o decreto de 15 de março d'este anno, e mais legislação em contrario.

O presidente do conselho de ministros, ministro e secretario de estado dos negocios da guerra e interinamente encarregado da marinha e ultramar, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 12 de outubro de 1870. — REI. — *Marquez de Sá da Bandeira*.



(Ao artigo 58 n.º 4 do código penal e disciplinar da marinha mercante)

### PORTARIA DE 15 DE NOVEMBRO

Suscitando-se duvida se, em virtude do que dispõe o artigo 57 do código penal e disciplinar da marinha, pôde no tribunal marítimo e commercial de Lisboa ser substituído o patrão-mór do arsenal pelo sota-patrão-mór, quando aquelle estiver impedido; sua majestade el-rei, conformando-se com o parecer do conselheiro consultor do ministerio, manda pela secretaria de estado dos negocios da marinha e ultramar, declarar ao conselheiro capitão do porto de Lisboa, para os devidos effectos, e em resposta ao seu officio de 8 do corrente mez, que, sendo o sota-patrão-mór quem substitue legalmente o patrão-mór, só na falta d'elle deve ser chamado o piloto-mór; e que nesta conformidade deve ser entendido o sobredito artigo 58 n.º 4 do código penal e disciplinar da marinha.

Paço, em 15 de novembro de 1870.—*José de Mello Gouveia.*

### CARTA DE LEI DE 27 DE DEZEMBRO

Determinando os direitos de tonelagem e ancoragem das embarcações nacionaes e estrangeiras; e revogando o decreto de 14 de novembro de 1836, e as cartas de lei de 12 de abril de 1839, de 28 de agosto de 1840, de 10 de maio de 1841, de 26 de junho de 1850, e mais legislação em contrario.

Art. 4. No caso de arribada não se considera operação commercial o desembarque e reembarque das mercadorias para concerto do navio, ou para a purificação d'elle, quando estiver de quarentena; a baldeação para outro navio em caso de innavigabilidade do primeiro; a venda de mercadorias avariadas, uma vez que seja auctorizada pela respectiva alfandega, ou de alguma parte da carga para abastecimento da tripulação, justificando previamente o capitão não poder levantar dinheiro por outra forma para o indicado fim.

Art. 6.

§ unico. Entende-se por commercio de cabotagem a navegação feita por embarcações portuguezas de uns para outros portos

do continente do reino, ou d'estes para os das ilhas adjacentes, e vice-versa, ou d'uns para outros portos das mesmas ilhas.

### CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 19 DE DEZEMBRO

Da — Convenção consular entre Portugal e Hespanha, assignada em 23 d'esto mez.

### CARTA DE LEI DE 28 DE DEZEMBRO

(Sobre direitos sanitarios de entrada de embarcações.)

### PORTARIA DE 29 DE DEZEMBRO

Para cumprimento do que dispõe o artigo 8.º da carta de lei de 27 do corrente mez, que regula os direitos de tonelagem das embarcações nacionaes e estrangeiras nos portos do continente e das ilhas adjacentes; ha por bem Sua Majestade El-Rei determinar, pela direcção geral das alfandegas e contribuições indirectas, em harmonia com o disposto na carta de lei de 24 de abril de 1844, que na arqueação das mesmas embarcações para pagamento d'aquelles direitos se observe o seguinte:

1.º Medir-se-ha sobre o convés o comprimento total do navio, entre a face interior da roda da prôa e a face interior do cadaste.

2.º Igualmente se marcará o ponto, que corresponder á metade da linha, e naquelle ponto se medirá sobre o convés e perpendicularmente á primeira linha, a largura interior do mesmo navio, comprehendido entre o forro a uma e outra amurada, junto aos trincanizes; e por fim, estando o navio descarregado, se medirá a altura do pontal pela escotilha grande, comprehendida entre a face inferior do tabuado do convés e a superior do forro do porão, junto á sobrequilha.

3.º Estas tres dimensões medidas em metros e suas subdivisões se multiplicarão uma pelas outras, e o seu producto será dividido pelo divisor constante 3,24. O quociente designará o numero de metros cubicos de capacidade sujeitos aos direitos de tonelagem.

4.º Para a medição dos navios carregados, a altura do pontal será tomada pela bomba, comprehendida entre a face interior do

tabuado do convés e a superior do costado junto á sobrequilha, e o divisor neste caso será 3,43.

5.º No arqueamento das embarcações movidas a vapor diminuir-se-ha do mencionado comprimento todo o espaço comprehendido entre as duas anteparas, que separam o sitio occupado pelo engenho, fogão, caldeiras e quaesquer outros objectos pertencentes ao systema da machina.

6.º O comprimento que resultar, depois de feita a deducção de que tracta o numero antecedente, será aquelle que se ha de multiplicar pelas outras duas dimensões, procedendo do modo que fica disposto nos n.ºs 1.º, 2.º e 3.º

7.º Nas embarcações que tiverem tolda, tombadilho ou castello, as mencionadas tres dimensões serão tomadas no convés da maneira prescripta nos n.ºs 1.º, 2.º e 3.º, sem que estes accessorios exteriores de accommodações alterem de maneira alguma a capacidade sujeita á arqueação para se avaliarem os direitos de tonlagem.

8.º A medição dos navios nacionaes e estrangeiros, de que tracta este artigo, não será repetida, excepto no caso de terem soffrido alguma alteração que modifique a sua medida.

Tambem deixará de proceder-se á medição de qualquer navio estrangeiro, sempre que não houver motivo para duvidar-se da lotação designada no seu registro de bordo.

Paço, 29 de dezembro de 1870. — *Carlos Bento da Silva.*

## ANNO DE 1871

### EDITAL DE 29 DE ABRIL

.....  
Faço saber a todos os srs. capitães de navios mercantes portuguezes e estrangeiros, como aos mestres de embarcações costeiras, e arracs das embarcações que navegam no rio, que, tendo-se no dia 27 do corrente concluido a immersão do cabo sub-marino no Tejo, proximalmente entre o portinho da costa (1.º rasgão na margem sul a oeste do Lazareto) e a extremidade oeste das fortificações da Torre de Belem: É prohibido o deitar ancora na zona de 1 kilometro, a que se refere o § unico do artigo 10 do

contracto provisório de 13 do corrente, enquanto se não marcam mais precisamente os alinhamentos, limites da zona em questão, designando-se desde já os que se seguem:

A leste uma linha NS. passando a 200 metros, a leste da Torre de Belem, a oeste uma linha NS. passando pela ponte de Algós, não podendo por consequente dentro d'esta zona largar ancora ou fateixa qualquer embarcação que navegue no Tejo.

E para que chegue ao conhecimento de todos, se manda affixar o presente nos logares mais publicos e do estylo.

Capitania do porto de Lisboa, 29 de abril de 1871. — *João Maximo da Silva Rodovalho.*

### EDITAL DE 14 DE AGOSTO

Faço saber a todos os srs. capitães de navios portuguezes e estrangeiros, bem como aos arracs das embarcações que navegam no rio, que em consequencia do officio, datado de 12 do corrente, do director dos telegraphos e pharocs do reino, deverão, quando por qualquer causa imprevista as suas embarcações levantarem ancora, e a encontrarem presa ao cabo-submarino, suspendel-a tão sómente á flôr d'agua, tomando-lhe boça e arreando o ferro quanto seja necessario para o desengatar, largando em seguida o cabo para o fundo; assim como quando conheçam que a embarcação (garrando) se póde aproximar do cabo, deverão largar com a devida anticipação o ferro da roça, a fim de evitar que os ferros da mesma embarcação possam prejudicar o sobre-dicto cabo.

E para que chegue ao conhecimento de todos, se manda affixar o presente nos logares mais publicos e do estylo.

Capitania do porto de Lisboa, 14 de agosto de 1871. — *João Maximo da Silva Rodovalho.*

### PROPOSTA DE LEI DE 22 DE AGOSTO

(Com regulamento de serviço de pilotagem nos portos do reino e ilhas nos *Diarios do Governo* n.ºs 193 deste anno, e 91 do anno de 1873).

### DECRETO DE 31 DE AGOSTO

Tomando em consideração as informações havidas sobre a

representação de alguns negociantes da cidade da Guarda, para allí se estabelecer um tribunal de commercio de 1.ª instancia; e mostrando-se pelas referidas informações que a respeito da comarca da Guarda se dá o numero sufficiente de negociantes idoneos para formar um jury commercial, na conformidade dos decretos, com força de lei, de 19 e 20 de abril de 1847, e bem assim do decreto de 6 de março de 1850: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º É creado, nos termos do decreto de 19 de abril de 1847, e para todos os effeitos d'elle, um tribunal de commercio de 1.ª instancia na comarca da Guarda.

Art. 2.º A séde do tribunal, creado pelo presente decreto, será na cabeça da comarca, e lhe ficam pertencendo os julgados de Ceia, Celorico da Beira, Fornos de Algodres, Gouveia, Mantelgas, Pinhel, Almeida, Figueira de Castello Rodrigo, Sabugal, Trancoso e Aguiar da Beira, para as appellações das sentenças arbitraes, e para todos os actos de jurisdicção voluntaria, na conformidade do decreto de 6 de março de 1850.

Art. 3.º Os julgados mencionados no artigo antecedente são desannexados do districto commercial do tribunal de S. João da Pesqueira, e ficam constituindo com o julgada da Guarda o districto do tribunal de commercio da mesma cidade.

Art. 4.º O jury do referido tribunal será composto de quatro jurados e dois substitutos eleitos, segundo o codigo commercial; e a sua alçada será regulada conforme a disposição do artigo 2 do decreto de 20 de abril de 1847.

Art. 5.º Ficam revogadas as disposições em contrario.

O ministro e secretario d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 31 de agosto de 1871. — REI. — *José Marcellino de Sá Vargas.*

#### DECRETO DE 19 DE SETEMBRO

(Declarando habilitada a exercer em Portugal a industria mineira a companhia ingleza — *Serrinha Tin*). *Diario do Governo* n.º 250.

#### CONTRACTO DE 27 DE OUTUBRO

(Com Ernesto George, como representante da firma Bailey et Leethan, de Hull, para o serviço provisorio da navegação a vapor entre Lisboa e os portos de Africa occidental.) *Diario do Governo* n.º 250.

## ANNO DE 1872

### PORTARIA DE 4 DE JANEIRO

Julgando abusiva a practica de não ser permittida a sahida das embarcações do porto de Ponta Delgada sem prévio despacho do governador civil.

### CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 30 DE ABRIL

Do — Tratado de commercio e navegação entre Portugal e a monarchia Austro-Hungara de 13 de janeiro ultimo.

### CARTA DE LEI DE 1 DE MAIO

Prorogando até o fim do anno de 1874 o prazo para importação, livre de direitos de nacionalisação, de barcos movidos a vapor.

### CARTA DE LEI DE 1 DE MAIO

Approvando para ser ratificada pelo poder executivo a convenção consular de 24 de fevereiro ultimo entre Portugal e a republica do Perú.

### CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 5 DE MAIO

Da — Convenção telegraphica de 7 de fevereiro ultimo entre Portugal e a Hespanha.

### CARTA DE LEI DE 8 DE MAIO

Approvando o contracto de 24 de abril ultimo para serviço da navegação a vapor entre Lisboa e os portos da Africa occidental.

## CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 18 DE MAIO

Do — Tractado de commercio e navegação de 2 de março ultimo entre Portugal e a Allemanha.

### ANNO DE 1873

#### DECRETOS DE 23 DE JANEIRO

Tomando em consideração as informações havidas sobre a representação de alguns negociantes da comarca de Moncorvo para ali se estabelecer um tribunal de commercio de 1.ª instancia; e mostrando-se pelas referidas informações que a respeito d'esta comarca se dá o numero sufficiente de negociantes idoneos para formar um jury commercial, na conformidade dos decretos com força de lei, de 19 e 20 de abril de 1847, e bem assim do decreto de 6 de maio de 1850; hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1. É creado, nos termos do decreto de 19 de abril de 1847, e para todos os effeitos d'elle, um tribunal de commercio de 1.ª instancia na comarca de Moncorvo.

Art. 2. A séde do tribunal creado pelo presente decreto será na cabeça da comarca, e lhe ficam pertencendo os julgados de Carrageda de Anciães, Freixo de Espada à Cinta, Villa Flor e Alfundega da Fé, para as appellações das sentenças arbitraes, e para todos os actos de jurisdicção voluntaria, na conformidade do decreto de 6 de março de 1850.

Art. 3. Os julgados mencionados no artigo antecedente são desannexados do districto commercial do tribunal de Bragança, e ficam constituindo com o julgado de Moncorvo o districto do tribunal de commercio da mesma comarca.

Art. 4. O jury do referido tribunal será composto de quatro jurados e dois substitutos eleitos, segundo o codigo commercial, e a sua alçada será regulada conforme a disposição do artigo 2.º do decreto de 20 de abril de 1847.

Art. 5. Ficam revogadas as disposições em contrario.

O ministro e secretario d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça assim o tenha entendido e faça executar.

Paço, em 23 de janeiro de 1873. — REI. — *Augusto Cesar Barjona de Freitas.*

Tomando em consideração as informações havidas sobre a representação de alguns negociantes da comarca de Oliveira de Azemeis, para ali se estabelecer um tribunal de commercio de 1.ª instancia; e mostrando-se pelas referidas informações, que a respeito d'esta comarca se dá o numero sufficiente de negociantes idoneos para formar um jury commercial, na conformidade dos decretos com força de lei de 19 e 20 de abril de 1847, e bem assim do decreto de 6 de março de 1850: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1. É creado, nos termos do decreto de 19 de abril de 1847, e para todos os effeitos d'elle, um tribunal de commercio de 1.ª instancia na comarca de Oliveira de Azemeis.

Art. 2. A séde do tribunal, creado pelo presente decreto, será na cabeça da comarca, e lhe ficam pertencendo os julgados de Estarreja, Ovar, Feira, Arouca, Castello de Paiva e Macieira de Cambra, para as appellações das sentenças arbitraes, e para todos os actos de jurisdicção voluntaria, na conformidade do decreto de 6 de março de 1850.

Art. 3. Os julgados mencionados no artigo antecedente são desannexados do districto commercial do tribunal de Agueda, e ficam constituindo com o julgado de Oliveira de Azemeis o districto do tribunal do commercio da mesma comarca.

Art. 4. O jury do referido tribunal será composto de quatro jurados e dois substitutos eleitos, segundo o codigo commercial, e a sua alçada será regulada, conforme a disposição do artigo 2.º do decreto de 20 de abril de 1847.

Art. 5. Ficam revogadas as disposições em contrario.

O ministro e secretario d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça assim o tenha entendido e faça executar.

Paço, em 23 de janeiro de 1873. — REI. — *Augusto Cesar Barjona de Freitas.*

#### DECRETO DE 18 DE MARÇO

Convindo á melhor regularidade da policia dos portos e ao interesse geral da navegação que facilmente se conheça o nome e a nacionalidade de qualquer navio: Sua majestade El-Rei ha por bem ordenar que todos os navios mercantes tenham escripto na parte mais conveniente e visível do costado e de modo perfeitamente distincto e claro o seu nome e a praça ou portu a que pertencem.

O que, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e do

ultramar, se communica ao director geral da marinha, para seu conhecimento e devidos effeitos.

Paço, em 18 de março de 1873. — *João de Andrade Corvo.*

### CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 5 DE MAIO

Do — Tractado de commercio e navegação de 15 de julho de 1872 entre Portugal e a Italia.

### DECRETO DE 7 DE AGOSTO

Determinando o artigo 6.º do regulamento de 30 de dezembro de 1867 que a nenhum marítimo, dentro da idade de quatorze a vinte e cinco annos completos, se permittirá sahir para fóra do reino ou matricular-se em navio do commercio sem que dê fiança idonea de como, sendo chamado ao serviço da armada, se apresentará ou dará substituto ou a quantia fixada para a remissão do dicto serviço no anno em que for recenseado;

E representando contra esta disposição a associação commercial da cidade do Porto, fundada nos prejuizos que soffre a marinha mercante com a fiança exigida no citado artigo;

Considerando que o artigo 6 da carta de lei de 2 de julho de 1867 prohibe aos individuos inscriptos na matricula e sujeitos ao recrutamento marítimo que embarquem em navios estrangeiros emquanto estiverem dentro da idade que os sujeita ao serviço da armada;

Considerando que relativamente á admissão de marítimos na equipagem ou companhia dos navios mercantes de longo curso ou costeiros, dos barcos de pesca, das embarcações empregadas no serviço fluvial ou em quaesquer outras, o artigo 71 da citada carta de lei de 2 de julho de 1867 unicamente exige a apresentação da cedula que prove a inscripção na matricula marítima;

Considerando que a mesma carta de lei de 2 de julho de 1867 só impõe a obrigação de prestar fiança no artigo 51 aos marítimos que pretenderem dar substituto;

Considerando que o artigo 6 do regulamento de 30 de dezembro de 1867 exigiu mais do que a lei exige:

Hei por bem decretar o seguinte.

1.º Fica revogado o artigo 6 do regulamento de 30 de dezembro de 1867, devendo observar-se e cumprir-se o artigo 71 da carta de lei de 2 de julho do mesmo anno;

2.º Os capitães de embarcações de alto mar poderão matricula-

lar mancebos de quatorze a vinte e cinco annos, comtanto que não estejam recrutados para o serviço do mar ou de terra, obrigando-se os mesmos capitães a apresentar, na volta das suas viagens, ou os mesmos mancebos ou documento authenticico de terem requisitado a sua apprehensão ás auctoridades portuguezas dos portos onde lhes tiverem desertado.

O ministro e secretario d'estado dos negocios do reino e o ministro e secretario d'estado dos negocios estrangeiros, interinamente encarregado dos da marinha e do ultramar, assim o tenham entendido e façam executar.

Paço, em 7 de agosto de 1873. — REL. — *Antonio Rodrigues Sampaio — João de Andrade Corvo.*

### DECRETO DE 18 DE SETEMBRO

(Sobre imposto do sello . . . . e em especial de papeis de credito commercial nos artigos 65 e 66).

### DECRETO DE 5 DE NOVEMBRO

Tornando-se necessario estabelecer qual o numero de officiaes de pilotagem que deve embarcar nos navios de commercio, segundo as viagens a que os mesmos navios se destinarem, regulando d'este modo, e unicamente para este fim, as disposições contidas no acto de navegação de 8 de julho de 1863, e no codigo commercial; hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1. A navegação costeira ou de cabotagem é dividida em grande e pequena cabotagem para os effeitos do disposto no acto de navegação e no codigo commercial, na parte unicamente respectiva ao numero de officiaes de pilotagem que devem embarcar nos navios do commercio.

Art. 2. A grande cabotagem verifica-se para o norte de Portugal até Bayona, e para o sul e leste até Barcelona, ilhas Baleares e costa de Africa, desde Mogador até Argel. A pequena cabotagem tem por limite ao norte o cabo de Finisterra, e ao sul e leste Gibraltar e portos fronteiros da costa de Africa, desde cabo Spartel até Tetuão, comprehendendo a pesca no mar de Larache.

§ unico. Toda a navegação feita fóra dos limites designados neste artigo é considerada de longo curso.

Art. 3. As viagens de longo curso não podem ser emprendidas sem que os navios matriculem e levem a seu bordo dois

officias de pilotagem pelo menos; para se effectuarem as viagens de grande cabotagem é apenas necessaria a matricula de um official de pilotagem, e as de pequena cabotagem podem ser unicamente dirigidas pelos mestres das embarcações.

O ministro e secretario d'estado dos negocios estrangeiros, e interino dos da marinha e do ultramar, assim o tenha entendido e faça executar.

Paço, em 5 de novembro de 1873.—REI.—*João de Andrade Corvo.*

#### DECRETO DE 4 DE DEZEMBRO

Tendo sido presente a Sua Magestade El-Rei o officio da junta da fazenda publica da provincia de Angola n.º 40, de 24 de julho ultimo, relativo á questão suscitada pelo procurador da corôa e fazenda junto á relação de Loanda, quanto á pratica até agora seguida pela mesma junta da fazenda na entrega das heranças dos defuntos e ausentes, sustentando aquelle magistrado, que não só se não deviam entregar as heranças senão por cartas de sentença do tribunal de 2.ª instancia, que tenham confirmado as de 1.ª instancia na conformidade do artigo 361 da novissima reforma judiciaria, mas tambem que se não deviam entregar aos procuradores dos herdeiros, que apresentarem essas cartas, sem estarem munidos de justificação da impossibilidade da presença do herdeiro e simultaneamente da capacidade do proprio procurador, nos termos do alvará de 27 de julho de 1765; e

Considerando Sua Magestade que o decreto de 23 de julho de 1863 no § unico do artigo 36 dispõe, que não é legal a habilitação de herdeiro, que não fór julgado por sentença no tribunal commercial de 1.ª instancia de Lisboa, na conformidade do artigo 104 §§ 1.º e 2.º da novissima reforma judiciaria;

Considerando que a disposição do citado decreto firma a necessidade da applicação do processo exigido pela novissima reforma judiciaria, não o dispensa, nem o altera, ou modifica;

Considerando, que o processo estabelecido pela reforma é o do artigo 361, onde é ordenado, que da sentença que julgar procedente a habilitação em todo ou em parte appellará sempre o ministerio publico;

Considerando finalmente, que estão em execução no deposito publico de Lisboa as disposições do alvará de 27 de julho de 1765, relativamente ás heranças, que são entregues a procuradores, e que não ha razão para deixar de applicar esse alvará aos depositos das heranças no ultramar, que estão confiados ás juntas de fazenda, no que ha maior garantia das partes; ha por

bem o mesmo agosto senhor, conformando-se com o parecer emitto (em conferencia) sobre este assumpto, pelo conselheiro procurador geral da corôa e fazenda, determinar o seguinte:

1.º Que para entrega das heranças dos defuntos e ausentes é mister que as habilitações julgadas pelo tribunal de commercio de Lisboa se mostrem confirmadas por sentença do tribunal de segunda instancia.

2.º Que as heranças não se devem entregar aos procuradores dos herdeiros, que assim apresentam as cartas de sentença, sem estarem munidos de justificação da impossibilidade da presença dos mesmos herdeiros, e simultaneamente da capacidade do procurador, nos termos do alvará de 27 de julho de 1765, artigo 4.

O que, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, se participa á referida junta da fazenda, para seu conhecimento e devidos effectos.

Paço, em 4 de dezembro de 1873.—*João de Andrade Corvo.*

#### DECRETO DE 10 DE DEZEMBRO

Declarando habilitada para exercer a sua industria em Portugal a companhia—*The Oporto waterworks company limited* (carta de lei de 22 de junho de 1867 artigo 53, § 2).

### ANNO DE 1874

#### PORTARIA DE 5 DE MARÇO

Ministerio da marinha e ultramar — Direcção geral da marinha — 1.ª Repartição. — Havendo o capitão do porto de Angra do Heroismo, em officio de 23 de julho do anno proximo passado, suscitado duvidas sobre se as disposições do codigo penal e disciplinar da marinha mercante são ou não applicaveis ás tripulações dos barcos de pesca, de lastros, de serviços de portos e rios, etc.: Sua Magestade El-Rei, considerando que é expresseo no artigo 1.º do referido codigo que as suas disposições são applica-

veis a todas as pessoas empregadas ou recebidas por qualquer titulo a bordo de embarcação portugueza, de véla ou a vapor, pertencentes a particulares ou a administrações publicas, e destinada á navegação ou á pesca;

Conformando-se com o parecer do conselheiro consultor do ministerio, emitido em consulta de 24 de dezembro ultimo:

Ha por bem mandar declarar que, em presença do preceito tão generico expresso no citado artigo, é fóra de duvida que as disposições do codigo penal e disciplinar da marinha mercante são applicaveis ás tripulações dos barcos de pesca, de lastro, de serviço dos portos e rios, etc., não estando, porém, aquellas tripulações sujeitas ás jurisdicções estabelecidas no mesmo codigo senão:

1.º Em relação aos factos por elle previstos e punidos como infrações de disciplina;

2.º Em relação aos factos equiparados para esse effeito a infrações disciplinares do artigo 9 do codigo e na legislação posterior.

O que, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, se participa ao director geral da marinha, para seu conhecimento e devidos effeitos.

Paço, em 5 de março de 1874. — *João de Andrade Corvo.*

(Artigo 6 e § unico)

### CARTA DE LEI DE 9 DE ABRIL

Declarando a carta de lei de 27 de dezembro de 1870 artigo 2.º e §§ sobre direitos de tonelagem dos barcos movidos a vapor.

### CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 16 DE MAIO

Do — Tratado de commercio e navegação de 23 de fevereiro de 1873 entre Portugal e a Belgica.

### PORTARIA DE 18 DE MAIO

Declarando isentas de sello as letras do banco de Portugal.

### CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 9 DE JULHO

Da — convenção consular entre Portugal e o Imperio Austro-Hungaro de 9 de fevereiro de 1873.

### DECRETO DE 13 DE AGOSTO

Hei por bem approvar o regulamento e programma para os exames dos pilotos mercantes, na escola naval; regulamento e programma que fazem parte d'este decreto e baixam assignados pelo ministro e secretario d'estado dos negocios estrangeiros e interino dos da marinha e do ultramar.

O mesmo ministro e secretario d'estado assim o tenha entendido e faça executar.

Paço, em 13 de agosto de 1874. — REI. — *João de Andrade Corvo.*

### REGULAMENTO PARA OS EXAMES DE PILOTAGEM NA ESCOLA NAVAL

Artigo 1.º O diploma que habilita para piloto mercante é a carta de piloto concedida pela escola naval.

Art. 2.º Para obter a carta de piloto é necessario que o candidato satisfaga ás seguintes condições:

1.º Ter feito viagem ou viagens, cuja duração no alto mar seja, pelo menos, de 12 mezes;

2.º Apresentar as respectivas matriculas e derrotas originaes.

Estas derrotas, que estarão patentes no acto do exame, deverão ser feitas em livros previamente numerados e rubricados pelos capitães dos portos, consules, ou por quem suas vezes fizer. As mesmas derrotas devem ser authenticadas por estas auctoridades e pelos capitães dos navios em todos os portos em que estes aporem;

3.º Satisfazer a um exame publico de pilotagem, conformemente ao programma que faz parte d'este regulamento.

Art. 3.º Os requerimentos para os exames de pilotagem deverão ser assignados pelos candidatos, dirigidos ao commandante da escola naval e acompanhados dos documentos e derrotas de que tractam os n.ºs 1.º e 2.º do artigo antecedente.

§ unico. O secretario da escola naval fará uma relação, que estará patente na secretaria da mesma escola, pela ordem da apresentação dos requerimentos dos candidatos, os quaes só po-

deão fazer exame quinze dias, pelo menos, depois da referida apresentação.

Art. 4. Os exames são feitos pela ordem da inscripção.

§ unico. Quando algum candidato faltar ao exame, qualquer que seja o motivo, ou deixar de o completar no dia para este designado, deverá requerer ao commandante que lhe marque novo dia, o qual só poderá ser depois do prazo estabelecido para os candidatos inscriptos á data da entrega do respectivo requerimento.

Art. 5. Os candidatos que houverem sido approvedos no curso de pilotagem estabelecido na escola naval são unicamente obrigados a satisfazer ás condições expressas nos numeros 1.º e 2.º do artigo 2.

Art. 6. O jury para os exames dos pilotos mercantes será formado de três vogaes d'entre os lentes jubilados, effectivos e professores auxiliares.

§ unico. No começo do anno lectivo o commandante, em conselho, regulará este serviço.

Art. 7. O exame consta de duas partes:

Primeira parte — exame practico.

Segunda parte — exame oral.

§ unico. O candidato que, no exame practico, não obtiver approvação, não será admittido a exame oral.

Art. 8. O candidato admittido a exame oral será interrogado, pelo menos, por dois membros do jury. Este exame durará regularmente entre vinte e trinta minutos para cada um dos examinandos.

Art. 9. O candidato approvedo será qualificado de *sufficiente*, *bom* ou *distincto*: para esta ultima qualificação é indispensavel a unanimidade de votos.

Art. 10. Do resultado do exame se lavrará termo assignado por todos os examinadores.

Art. 11. O candidato que não fôr approvedo em qualquer das provas poderá ser admittido a novo exame, passado o prazo de tempo designado pelo jury, que não poderá ser inferior a tres mezes, e ficando sujeito a ambas as provas do exame.

Art. 12. Ao candidato approvedo se passará carta segundo o modelo junto.

Art. 13. Os emolumentos a pagar na escola pelos exames de pilotagem e pelas respectivas cartas continuarão a ser regulados pela tabella que actualmente vigora.

Art. 14 (transitorio). O disposto sobre tempo de embarque nos n.ºs 1.º e 2.º do artigo 2 do regulamento de 13 de abril de 1866 continua a ser applicavel aos individuos que, na data da publi-

cação do presente regulamento, já tenham começado a adquirir aquella habilitação.

Pago, em 13 de agosto de 1874. — *João de Andrade Corvo*.

#### DECRETO DE 15 DE OUTUBRO

Sendo de reconhecida conveniencia fazer executar no ultramar algumas das disposições do decreto de 23 de junho de 1870, confirmado por carta de lei de 27 de dezembro do mesmo anno;

Usando da faculdade concedida pelo artigo 15, § 1.º, do acto adicional á carta constitucional da monarchia;

Tendo ouvido a junta consultiva do ultramar e o conselho de ministros;

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1. Nas causas commerciaes, além do recurso de appealção e de agravo no auto do processo, haverá o de agravo de petição ou instrumento nos casos em que, por direito, elles são permittidos nas causas civeis, sendo distribuidos e julgados como os interpostos nestas causas.

Art. 2. Os feitos commerciaes serão vistos por todos os juizes do tribunal de 2.ª instancia, não podendo ser propostos para julgamento sem estarem presentes tres d'esses juizes, ao menos.

Art. 3. A confirmação ou revogação das sentenças commerciaes vencer-se-ha por maioria dos votos.

Art. 4. Nas causas commerciaes, ou em quaesquer outras julgadas na 2.ª instancia em conferencia, poderão os advogados dizer por escripto ou allegar oralmente.

Art. 5. Fica revogada a legislação em contrario.

O ministro e secretario d'estado dos negocios estrangeiros, e interino dos da marinha e ultramar, assim o tenha entendido e faça executar.

Pago, em 15 de outubro de 1874. — REI. — *João de Andrade Corvo*.

#### DECRETO DE 12 DE NOVEMBRO

Com o — Regulamento geral de sanidade maritima . . . . . e em especial obrigações dos capitães e commandantes de navios de longo curso, e dos mestres e patrões dos barcos de pesca e de commercio de cabotagem.



## DECRETO DE 19 DE NOVEMBRO

Modificando o regulamento do imposto de sello de 18 de setembro de 1873 a respeito de letras.

## DECRETO DE 23 DE DEZEMBRO

Attendendo ao que representou o juiz e mesarios do compromisso marítimo da villa de Olhão, pedindo que seja alargado o limite sul e este á navegação de grande e pequena cabotagem;

Tendo em vista a informação do chefe do departamento marítimo do sul;

Conformando-me com a opinião da junta consultiva de marinha:

Hei por bem determinar que para o sul e este de Portugal a navegação de grande cabotagem seja considerada até Palamos, ilhas Baleares e costa de Africa, desde Argel até á altura das Canarias; e que a pequena cabotagem tenha por limite Almeria e costa de Africa desde Oran até Mogador: ficando unicamente nesta parte alterado o disposto no artigo 2 do decreto de 5 de novembro de 1873.

O ministro e secretario d'estado dos negocios estrangeiros, e interino dos da marinha e ultramar, o tenha assim entendido e faça executar.

Paço, em 23 de dezembro de 1874. — REI. — *João de Andrade Corvo.*

## ANNO DE 1875

## CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 23 DE MARÇO

Do — Tractado de commercio e navegação de 9 de janeiro ultimo entre Portugal e os Paizes-Baixos.

## ANNO DE 1876

## OFFICIO DE 22 DE JANEIRO

Em que o consul geral de Portugal em Berlim participa que o conselho da união das alfandegas decidiu augmentar ou mudar da maneira seguinte a tarifa dos direitos:

1) Com respeito a azeite:

O azeite em caixas de lata será classificado como azeite em frascos.

2) Com respeito a oleo de ricino:

Oleo de ricino em barris ou em caixas de lata de trinta arrateis ou mais peso bruto e em frascos de, ao menos, um quintal, pagarão direitos conforme § 26.º a 2; em caixas de lata, frascos, etc, mais pequenas conforme § 26.º a 1.

Decidiu-se a respeito da tara de panno de linho ordinario para sacos, etc. (fl. 271 e 272).

3) Que esse panno assim como o panno de véla e outras qualidades de panno de linho, atravessado de um fio de linho de côr de 5 centímetros, ou menos de largura, não serão classificados como os pannos de côr.

Fios de linho de côr nas extremidades dos pannos de linho não influenciam os direitos. Listras de fio de linho da espessura que não deixam distinguir o panno branco pagarão direitos como pannos de côr.

4) Decidiu-se que a aguardente para a fabricaçãõ de assucar, de chumbo e de alvaiade pagará do 1.º de janeiro d'este anno os mesmos direitos como aguardente para a fabricaçãõ de alcaoides, sendo a aguardente denaturada primeiro com 1 kilogramma de camphora para 1:000 litros de aguardente a 50 por cento de Trailes.

5) Com respeito á tara de fructas frescas e seccas do sul, duas vezes embaladas, decidiu-se que:

a) Sendo a embalagem d'estas fructas pequenos sacos ou pacotes, será admissivel uma tara adicional de 2 por cento, e sendo a embalagem interior pequenas caixas e cestos uma tara adicional de 10 por cento, fóra da tara para a embalagem exterior.

b) Sendo as fructas despachadas em pequenas caixas, pacotes

ou cestos sem embalagem exterior, sómente se calculará a tara additional de 2 ou 10 por cento.

e) Também nos casos que a embalagem exterior fôr tirada antes das fructas serem despachadas e os direitos não se pagarem conforme o peso liquido, a tara não se calculará conforme a tarifa, mas como sub a e b se disse.

d) Para o calculo das taras de fructas em barricas, servem as determinações para a fixação de tara de barricas.

#### CARTA DE LEI DE 26 DE JANEIRO

Dom Luiz, por graça de Deus rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as côrtes geraes decretaram, e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1. É o governo auctorisado a applicar á Gran-Bretanha, e a todos os paizes onde os productos portuguezes gosarem do tratamento da nação mais favorecida, o beneficio da pauta B annexa ao tratado de 11 de julho de 1866 concluido entre Portugal e a França.

Art. 2. Fica revogada toda a legislação em contrario.

Mandamos portanto, etc.

Os ministros e secretarios d'estado dos negocios estrangeiros e dos negocios da fazenda a façam imprimir, publicar e correr. Dada no paço da Ajuda, aos 26 dias do mez de janeiro de 1876. (L. S.) — REI, com rubrica e guarda. — *João de Andrade Corvo.* — *Antonio de Serpa Pimentel.*

Carta de lei, etc.

#### CARTA DE LEI DE 4 DE FEVEREIRO

Dom Luiz, por graça de Deus, rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos, que as côrtes geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1. É suspensa por tempo de cinco annos a disposição do artigo 6 da carta de lei de 27 de dezembro de 1870, ficando durante o referido prazo livre de direitos de importação no continente e ilhas dos Açores o assucar produzido na ilha da Madeira.

Art. 2. Esta lei só terá execução depois de publicados os regulamentos necessarios que o governo fica auctorisado a fazer para garantir que o favor concedido no artigo antecedente não

possa aproveitar senão ao assucar proveniente da canna produzido na ilha da Madeira.

Art. 3. Fica revogada a legislação em contrario.

Madamos portanto, etc.

O conselheiro d'estado, ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda, a faça imprimir, publicar e correr. Dada no paço, aos 4 de fevereiro de 1876. — EL REI, com rubrica e guarda. — *Antonio de Serpa Pimentel.* — Logar do sello grande das armas reaes.

Carta de lei, etc.

#### CARTA DE LEI DE 4 DE FEVEREIRO

Dom Luiz, por graça de Deus, rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos, que as côrtes geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1. Ao producto do imposto especial, creado pela carta de lei de 7 de julho de 1862, no porto de Villa Nova de Portimão, será adicionada a verba de 8:000\$00 réis annual, para juntamente com o mesmo imposto ser applicada nas obras da barra de Portimão e á canalisação da ria de Silves, pela fórma estabelecida na citada carta de lei.

§ unico. Este artigo fica fazendo parte integrante da carta de lei de 7 de julho de 1862.

Art. 2. Fica revogada a legislação em contrario.

Mandamos portanto, etc.

Os ministros e secretarios d'estado dos negocios da fazenda, e dos negocios das obras publicas, commercio e industria, a façam imprimir, publicar e correr. Dada no paço, em 4 de fevereiro de 1876. — EL-REI, com rubrica e guarda. — *Antonio de Serpa Pimentel.* — *Antonio Cardoso Avelino.*

Carta de lei, etc.

#### LEI DE 12 DE FEVEREIRO

Approva o contracto para o serviço da navegação a vapor entre Lisboa, Sines e os portos do Algarve.

#### CARTA DE LEI DE 16 DE FEVEREIRO

Que approva e confirma o contracto para a construcção de um

novo caes e sterro, de docas e de um caminho de ferro, na margem direita do Tejo.

#### CONTRACTO A QUE SE REFERR A LEI D'ESTA DATA

Artigo 1. A empresa effectuará á sua custa e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo e nos prazos especificados nas diversas condições d'este contracto:

1.º Um muro de caes e aterros na margem direita do Tejo, conquistando sobre o rio os terrenos necessarios desde o angulo sudoeste do arsenal da marinha até á torre de Belem, e com a largura comprehendida entre a linha que limita o aterro actual e a que mais proxima ficar da linha do payrau, contanto que, pelo menos, passe a 2 metros de altura de agua na baixamar de aguas vivas, excepto nos casos em que, para evitar curvas ou para satisfazer ás necessidades da doca indicada no n.º 2.º d'este artigo, deva o muro de caes ficar áquém, ou ir além d'esta linha;

Desde o ponto onde acaba o aterro actual a linha que deve determinar pelo lado de terra a largura do aterro, a que a empresa se obriga, é, ou a das mais altas marés nas praias, ou a dos muros ou paredes das edificações, construcções ou predios existentes na margem direita do Tejo.

2.º Uma doca de abrigo, commercial e de armazenagem, comprehendendo um dique de querenar, com capacidade para receber, proporcionalmente ao movimento maritimo do porto de Lisboa, embarcações de qualquer lotação.

3.º Um caminho de ferro de duas vias, contruido no terreno conquistado pela empresa, desde Lisboa até Belem, com todo o seu material fixo e circulante, estações, officinas, vedações e edificios accessorios.

§ 1.º A palavra empresa, sempre que fôr empregada neste contracto, significa os primitivos concessionarios que outorgam neste contrato, ou qualquer particular, sociedade ou companhia, para quem elles traspassem, na conformidade das leis, e com prévia auctorisação do governo, os direitos adquiridos e obrigações contrahidas em virtude d'este contrato.

§ 2.º Todas as obras indicadas no principio d'este artigo serão feitas conformemente aos projectos que forem apresentados pela empresa, e que o governo approvar e mandar executar.

§ 3.º O governo subministrará á empresa todos os projectos, estudos e memorias que houver no ministerio das obras publicas, commercio e industria, sobre melhoramentos, docas, bairros e ruas na margem direita do Tejo, para serem por ella aprovei-

tados, e, quanto possível, seguidos na elaboração dos que submeter á approvação do governo.

§ 4.º A doca será situada de modo que fique ligada á cidade de Lisboa pelo caminho de ferro a que se refere o n.º 3.º d'este artigo.

Art. 2. O projecto da conquista e formação do aterro, e da construcção do muro do caes deve especialmente satisfazer ás seguintes condições:

- 1.ª Ao regimen do Tejo e á sua barra e porto;
- 2.ª Á livre communicação do publico com o rio;
- 3.ª Ao embarque e desembarque, lastro e deslastro, amarração, e carga ou descarga de embarcações de qualquer lote e denominação;
- 4.ª Ao abrigo de botes e fragatas;
- 5.ª Á construcção do caminho de ferro;
- 6.ª Ao estabelecimento das docas;
- 7.ª Á construcção de bairros e de predios e edificações particulares, e á abertura de ruas e praças publicas;
- 8.ª As condições de salubridade;
- 9.ª E, em geral, a todos os direitos legitimamente adquiridos.

Art. 3. O projecto da doca de abrigo, commercial e de armazenagem, e do dique de querenar, deve especialmente satisfazer ás seguintes condições:

- 1.ª Á entrada, permanencia e sahida das embarcações em todo o tempo, e com qualquer maré;
- 2.ª Á area correspondente ao serviço da doca, segundo as necessidades do movimento maritimo do porto de Lisboa;
- 3.ª Á limpeza e concerto das embarcações no dique;
- 4.ª Á construcção de armazens para deposito de mercadorias, qualquer que seja a sua natureza, procedencia e destino;
- 5.ª Á construcção de casas para as transacções e operações que os commerciantes e a empresa alli effectuarem;
- 6.ª Á construcção de casas para o serviço da alfandega e para o da policia;
- 7.ª Á ligação da doca com o caminho de ferro.

Art. 4.º O caminho de ferro será projectado e construido com as seguintes condições:

- 1.ª Compreenderá duas vias, cada uma da largura de 1<sup>m</sup>,67 entre os arestas interiores dos carris, e separadas por uma entrevia não menor de 1<sup>m</sup>,80, nem maior de 2 metros, contada das faces exteriorres dos carris internos de cada via;
- 2.ª Serão de boa qualidade e dos melhores modelos os carris e outros elementos constitutivos das vias;
- 3.ª O peso dos carris de ferro laminado ou de aço, e o modo

do seu assentamento, serão determinados em vista dos projectos que a empresa apresentar, e o governo approvar;

4.ª A via ferrea será acompanhada de um telegrapho electrico para o serviço da exploração;

5.ª A passagem sobre o rio de Alcantara será feita sobre ponte de taboleiro movel, que possa dar entrada e sahida aos barcos que demandarem o mesmo rio;

6.ª As passagens de nivel serão calçadas e fechadas de ambos os lados da via ferrea, com barreiras, abrindo para a parte exterior da linha;

7.ª O caminho de ferro será fechado, com grades de ferro ou madeira, nos pontos em que fôr indispensavel;

8.ª As machinas locomotivas deverão ser conformes aos melhores modelos conhecidos, e do systema apropriado para o transporté mixto de passageiros e mercadorias;

9.ª As carruagens, e bem assim os carros de mercadorias, serão solidamente construidos, assentes sobre molas e convenientemente resguardados;

10.ª Os estudos para a construção do caminho de ferro, com todas as suas dependencias, serão formulados, na parte que lhes fôr applicavel, conforme o programma para os projectos de estradas junto á portaria de 24 de abril de 1860.

Art. 5. Nos projectos a que se referem os artigos anteriores deve attender-se ás fortificações existentes e ás projectadas para defeza de Lisboa; tanto pelo lado de terra como pelo lado do rio.

Art. 6. Os projectos das obras, a que a empresa fica obrigada, devem ser submettidos á approvação do governo dentro em seis mezes, contados da publicação da lei que approvar este contracto.

Se a empresa assim o não cumprir, julgar-se-ha de nenhum effeito este contrato.

Art. 7. As obras designadas no artigo 1 devem começar na escala proporcional á sua grandeza e ao tempo fixado para a sua conclusão, nos termos d'este contracto, dentro de um mez, contado da approvação dos respectivos projectos.

§ unico. Se a empresa não começar as obras no prazo e nos termos d'este artigo, perderá a caução e ficará *ipso facto* rescindido o contracto para todos os effeitos juridicos.

A empresa deve construir e ter acabado o muro de caes e o aterro, segundo os planos approvados, com todas as servidões publicas, obras de abrigo e accessorios, no prazo de cincoenta mezes.

O caminho de ferro com todo o seu material fixo e circulante,

estações, officinas, accessorios e dependencias, deve ser acabado para se abrir á circulação publica no prazo de cincoenta mezes.

A doca com o dique de querenar, armazens, machinas, edificações, accessorios e dependencias, segundo os planos approvados, deve ser construida e acabada no prazo de sessenta mezes.

§ unico. Os prazos fixados neste artigo contam-se do dia em que começarem as respectivas obras.

Art. 9. Se a empresa, durante a construção das diferentes obras a que fica obrigada por este contracto, propozer modificação de alguns dos respectivos projectos, não será contado nos prazos fixados no artigo 8 o tempo por que o governo demorar a sua resolução, além de um mez.

Art. 10. Se a empresa não tiver acabado o muro de caes e aterro, a doca e o caminho de ferro nos prazos respectivamente fixados, e termos prescriptos no artigo 8, pagará uma multa de 7:200\$000 réis por cada mez de demora.

Esta pena será comminada á empresa em cada uma das obras em que a falta fôr commettida.

Art. 11. Se passarem seis mezes depois de findar qualquer dos prazos fixados no artigo 8, e a empresa não tiver ainda concluido a obra que nesse prazo devia estar completa e acabada, nos termos d'este contracto, poderá o governo rescindir-o, entrando immediatamente no dominio e posse de todos os terrenos conquistados, obras feitas e materiaes fornecidos, que tudo a empresa perderá para o estado, em pena da sua falta.

As penas estipuladas nos artigos precedentes não serão impostas, allegando e provando a empresa algum caso de força maior.

§ 1.º Se a força maior consistir em factos technicos, o governo não pôde acceitar ou rejeitar a allegação da empresa sem ouvir a junta consultiva de obras publicas e minas.

§ 2.º Se a força maior consistir em factos de outra ordem e natureza, o governo não decidirá sem consultar a conferencia dos fiscaes da corôa.

Art. 13. A empresa pôde recorrer para o tribunal arbitral da decisão do governo, que impozer a multa, ou da que decretar a pena da rescisão, ou das que julgar improcedentes os casos de força maior.

Art. 14. O governo concede á empresa:

1.º A propriedade perpetua e irrevogavel dos terrenos pela empresa conquistados ao Tejo, nos termos d'este contracto, e dentro dos limites do comprimento e largura designados no n.º 1.º do artigo 8;

2.º A exploração da doca e do caminho de ferro por espaço de noventa e nove annos;

3.º A faculdade de emitir warrants transmissíveis por indosso, que representem as mercadorias armazenadas, e sem nenhum privilegio exclusivo;

4.º A isenção dos direitos de alfândega para quaesquer materias, utensilios ou machinas que a empresa importar para a formação do aterro, construção de muros de caes, e para a construção e exploração da doca do caminho de ferro;

5.º A isenção das contribuições geraes que, pelas leis vigentes, seria obrigada a pagar, como empresa constructora de obras publicas, e como empresa exploradora da doca e do caminho de ferro.

§ 1.º A isenção concedida ao n.º 4 é restricta a cada uma das obras designadas no artigo 1, n.ºs 1.º, 2.º e 3.º

Dura por todo o tempo fixado no artigo 8 para a feitura e conclusão de cada uma d'ellas, e por mais um anno sobre cada um d'esses prazos.

§ 2.º A isenção concedida no n.º 5.º dura seis annos contados da data em que começar a execução dos projectos approvados pelo governo.

Esta isenção não comprehende o imposto de transitio, que devem pagar os passageiros e mercadorias transportados pelo caminho de ferro, o qual imposto não excederá a 5 por cento das respectivas tarifas.

Art. 15. A empresa cede gratuitamente ao estado a quinta parte dos terrenos por ella conquistados ao Tejo para se construir ruas e praças publicas, segundo os projectos que o governo approvar e mandar executar.

§ unico. Nas ruas e praças abertas e feitas em virtude d'este artigo não será permitido em tempo algum construir e estabelecer caminho de ferro americano ou de qualquer outra denominação ou systema.

Exceptuam-se d'esta prohibição as concessões feitas pela camara municipal de Lisboa, que vigorarem no acto da assignatura d'este contracto provisorio e os prolongamentos indispensaveis á sua ligação, e pelo sul com a estação principal á Junqueira.

Art. 16. A empresa fornecerá para o serviço da linha ferrea as locomotivas, carruagens, carros e wagons que forem necessarios para a exploração regular e constante do caminho proporcionalmente á sua extensão, e sempre conforme o exigir o movimento de passageiros e mercadorias.

Art. 17. Na exploração do caminho de ferro de Lisboa a Belem, a empresa é obrigada a observar, no que for applicavel, o decreto de 10 de novembro de 1860, e os regulamentos publicados ou que de futuro se publicarem sobre a exploração do ca-

minhos de ferro, tudo nos termos d'esto contracto, e conforme ao regulamento a que se refere o artigo 19.

§ unico. As tarifas primitivas e qualquer modificação d'ellas dependem sempre da approvação do governo, e os preços nellas fixados não podem ser exigidos do publico sem aquella approvação, e sem que as tarifas approvadas tenham sido publicadas com oito dias de anticipação.

Art. 18. É a empresa autorisada a receber na doca commercial e de armazenagem os preços que forem estabelecidos na tarifa por ella proposta ao governo, e pelo governo approvada nos termos d'este contracto, e conforme ao regulamento a que refere o artigo 19.

§ 1.º As tarifas estipuladas estabelecem só os maximos, ficando á empresa a faculdade de as reduzir, no interesse do commercio e industria, de accordo com o governo. Quando se dê este caso, os preços assim reduzidos não poderão augmentar senão passados tres mezes.

§ 2.º Dois annos a datar da abertura da doca o governo poderá mandar proceder á revisão das tarifas; d'essa epocha em diante a revisão será feita todos os quatro annos.

§ 3.º Todas e quaesquer mudanças feitas nas tarifas serão annunciadas com um mez de anticipação pelo menos.

§ 4.º Os preços que a empresa pôde exigir no dique de queimar serão fixados numa tarifa especial, observando-se o disposto neste artigo e seus §§, e nos termos do regulamento a que se refere o artigo 19.

Art. 19. Seis mezes antes de findarem os prazos fixados no artigo 8, deve a empresa submeter á approvação do governo os regulamentos do serviço e exploração da linha ferrea e da doca.

Se o não fizer, tem a governo o direito do os decretar.

Art. 20. Durante todo o praso estipulado no artigo 14, n.º 2, a empresa conservará o caminho de ferro com todos os seus accessorios e dependencias, e com todo o seu material fixo e circulante, a linha telegraphica e a doca e o caes em perfeito estado de exploração; e no mesmo estado deverá entregar estas obras ao governo, findo o praso da concessão, fazendo sempre para este fim á sua custa todas as reparações que forem necessarias, quer ordinarias, quer extraordinarias.

§ 1.º No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro ou da doca, o governo proverá por sua autoridade, provisoriamente, a que a dita exploração continue por conta da empresa, e intimal-a-ha logo para ella se habilitar a cumprir com a sua obrigação respectiva.

§ 2.º Se dentro em tres mezes depois de intimada, na fórma

do § antecedente, a empresa não provar que está habilitada para continuar com a exploração da linha de ferro e da doca, nos termos d'este contracto, e não proseguir nella effectivamente, perderá o direito ás concessões que lhe são feitas neste contracto, artigo 14, n.º 2.º e 3.º, pelo tempo que restar para completar o prazo de noventa e nove annos, e o estado poderá entrar immediatamente na posse da exploração da linha ferrea e da doca, sem lhe dar indemnisação alguma.

§ 3.º Exceptuam-se da disposição do § 2.º os casos de força maior, nos termos dos artigos 12 e 13.

§ 4.º Nos ultimos cinco annos antes de findar o prazo da concessão, se a empresa mostrar desleixo no desempenho das obrigações a que se refere este contracto, o governo terá o direito de receber os rendimentos do caminho de ferro e da doca, e de conservar em seu poder até findar o prazo da concessão a parte dos mencionados rendimentos, que considerar necessaria para caução de qualquer prejuizo ou estrago por que deva responder a mesma empresa.

Art. 21. Passados vinte e cinco annos depois da abertura da linha ferrea para o transitio publico em toda a sua extensão, o governo terá o direito, em qualquer tempo, de remir a concessão a que se refere o artigo 14 n.º 2.º

§ 1.º A annuidade da remissão será determinada, tomando-se o producto medio liquido da linha correspondente aos sete annos immediatamente anteriores, excluindo-se d'estes os dois menos productivos. Se, porém, a remissão fôr feita antes dos primeiros cincoenta annos de concessão, a annuidade não poderá, em caso algum, ser inferior a 6 por cento do capital despendido em todas as obras de que resa este contracto.

§ 2.º As disposições d'este artigo e § 1.º são applicaveis á remissão da concessão da doca.

Art. 22. O governo não concede á empresa subsidio algum, ou garantia de juro ou amortisação, nem faz alguma outra concessão ou isenção de impostos, além dos que são expressamente consignados neste contracto.

Art. 23. A empresa, seus agentes, empregados, empreiteiros e operarios, qualquer que seja a sua nacionalidade, ficam em tudo sujeitos ás leis e tribunaes do reino de Portugal.

Art. 24. A empresa fica especialmente sujeita:

- 1.º A todas as leis e regulamentos fiscaes;
- 2.º A todos os regulamentos de policia geral e municipal;
- 3.º A todos os regulamentos de policia do porto e do rio;
- 4.º A todos os regulamentos de policia sanitaria;
- 5.º Ás leis e regulamentos geraes da policia dos caminhos de

ferro e de viação publica, particularmente no que se refere a edificações nas ruas e praças;

6.º As leis sobre armazens geraes e sobre a emissão dos warrants e sua circulação.

Art. 25. As questões que se levantarem entre o governo e a empresa acerca da interpretação ou execução d'este contracto, se forem technicas, serão definitivamente resolvidas pelo governo sobre consulta da junta de obras publicas e minas. Se não forem technicas, serão definitivamente julgadas em juizo arbitral.

§ 4.º Este juizo constituir-se-ha com cinco membros, todos cidadãos portuguezes; a saber: quatro vogaes, dos quaes dois serão escolhidos pelo governo e dois pela empresa, e um presidente que servirá tambem para desempatar, ou pelo supremo tribunal de justiça, quando não haja accordo.

§ 2.º O supremo tribunal de justiça deferirá á constituição d'este juizo arbitral e nomeará os dois vogaes que cada uma das partes contractantes tem de nomear, quando ellas os não nomearem.

§ 3.º Se acontecer que algum dos arbitros fallecer, ou por qualquer outro motivo não possa funcionar, será substituido por outro nomeado pelo mesmo modo por que elle o fôra, e a sua falta não servirá em caso algum para annullar o compromisso; mas, feita a substituição, o processo seguirá logo os seus termos.

§ 4.º Os arbitros farão as suas sessões em uma das salas do tribunal da relação; servir-lhes-ha de escrivão um dos escrivães de direito da 1.ª ou 2.ª instancia, que fôr escolhido pelo presidente da relação.

O processo será o mesmo que as leis do reino decretam para contencioso administrativo; será relator aquelle que os mesmos arbitros escolherem de entre si.

§ 5.º Preparado o processo, e concluso a final, os arbitros julgarão em primeira e ultima instancia; não haverá das suas decisões nenhum recurso.

§ 6.º As suas sentenças serão executadas sem que para isso necessitem ser homologadas.

§ 7.º Para os actos que forem da sua competencia terão os arbitros toda a jurisdicção que as leis do reino attribuem aos tribunaes administrativos, e as suas decisões serão executadas pelo mesmo modo e com as mesmas formalidades que as dos referidos tribunaes administrativos.

Art. 26. Findo o prazo da concessão do caminho de ferro e da doca, fixado no artigo 14, n.º 2.º, entrará o estado no dominio e posse do caminho de ferro com todo o seu material fixo e circulante, officinas, edificações, accessorios e dependencias, e do

terreno em que todas estas obras estiverem assentes e construídas, sem obrigação de indemnizar a empresa, qualquer que seja a razão ou o fundamento que ella allegue.

Do mesmo modo e nos mesmos termos, entrará o governo no dominio e posse da doca e dique de querenar, e armazens, com todas as machinas, edificações, officinas e accessorios, e do terreno em que todas estas obras estiverem assentes e construídas.

Art. 27. A empresa depositará no banco de Portugal, como caução d'este contracto provisório, a somma de 18:000\$000 réis, ou 100:000 francos, em metal ou em titulos de divida publica pelo seu valor no mercado.

§ unico. Se este deposito não fôr feito antes da abertura da proxima sessão legislativo, o contracto não será apresentado ás côrtes.

Art. 28. Apresentado o contracto ás côrtes, se ellas o approvarem, a empresa elevará o deposito de 18:000\$000 a 45:000\$000 réis, dentro de um mez, contado da publicação da lei.

Se assim o não cumprir, o governo declarará o contracto de nenhum effeito.

Art. 29. Se a empresa quizer fundar algum banco, que tenha parte nas operações da doca commercial e da armazenagem, ha de observar as leis do paiz, e não gosará esse banco de nenhum privilegio e de nenhuma das isenções estipuladas nos diferentes artigos d'este contracto.

Paço da Ajuda, em 16 de fevereiro de 1876. — *Antonio de Serpa Pimentel.* — *João de Andrade Corvo.* — *Antonio Cardoso Avelino.*

### PORTARIA DE 3 DE MARÇO

Sua majestade el-rei, a quem foi presente a exposição de varios negociantes e capitães de vapores que conduzem bacalhau da Noruega para Portugal, pedindo, pelas razões que allegam, lhes seja modificada em sentido mais equitativo a percentagem concedida actualmente para as faltas ou accrescimos entre o peso encontrado na descarga d'este genero e descripto no manifesto;

Considerando que se devem ter em vista as condições atmosphericas, tão differentes nos dois paizes; e que o facto de ser o bacalhau transportado em barcos movidos a vapor dá causa a uma sensível quebra no peso, determinada pela elevação da temperatura:

Ha por bem, conformando-se com o parecer do conselheiro director geral das alfandegas e contribuições indirectas, determinar que, na conferencia de descarga do bacalhau conduzido

em barcos movidos por vapor, sejam abonados  $3\frac{1}{2}$  por cento, quando a differença fôr para menos do peso descripto no manifesto, e  $2\frac{1}{2}$  por cento quando o genero vier conduzido em navios de véla; mantendo-se em ambos os casos o abono de 2 por cento para os accrescimos entre o peso real e o manifestado.

Paço, em 3 de março de 1876. — *Antonio de Serpa Pimentel.*

### DIRECÇÃO DOS CONSULADOS E DOS NEGOCIOS COMMERCIAES

Pelo ministerio dos negocios da fazenda do imperio do Brazil expediu-se a seguinte circular aos inspectores das thesourarias da fazenda:

Circular n.º 34. — Ministerio dos negocios da fazenda. — Rio de Janeiro, em 14 de dezembro de 1875. — O barão de Cotegipe, presidente interino do tribunal do thesouro nacional, remette aos srs. inspectores das thesourarias de fazenda, para que tenha cumprimento nas alfandegas sob sua jurisdicção, oito dias depois que nellas for recebido, o incluso decreto n.º 6:053 de 13 do corrente, mandando executar as disposições do artigo 11 da lei n.º 2:670 de 20 de outubro ultimo, concernentes a varios impostos que se arrecadam nas ditas alfandegas; e previne os mesmos srs. inspectores de que os certificados a que se refere o artigo 2 § 1.º d'aquelle decreto, deverão ser impressos e extraídos de livro de talão, para que haja toda a presteza na sua expedição aos vapores que pagarem o imposto de pharoes. — *Barão de Cotegipe.*

Decreto n.º 6:053 de 13 de dezembro de 1875. — Manda executar as disposições no artigo 11 da lei n.º 2:670 de 20 de outubro de 1875 concernentes a varios impostos que se arrecadam nas alfandegas. — Usando da auctorisação conferida no artigo 11 da lei n.º 2:670 de 20 de outubro do corrente anno, hei por bem que se observem nas alfandegas e mesas de rendas do imperio as seguintes disposições:

Artigo 1. Ficam abolidos o imposto de ancoragem a que são sujeitos os navios mercantes estrangeiros nos portos do Brazil, e o de doca, que se arrecada na alfandega do Rio de Janeiro de conformidade com o decreto n.º 3:986 de 23 de outubro de 1867, artigo 1.

Art. 2. Para auxilio das despesas que o estado faz com a collocação de pharoes e balizas, e outras de melhoramentos dos portos do imperio a bem da navegação, se cobrará dos navios

estrangeiros que derem entrada nos mesmos portos, venham elles de outros estrangeiros ou nacionaes, com carga ou em lastro, simplesmente com passageiros ou colonos, arribados ou em franquia, uma taxa com a denominação de imposto de pharoes na seguinte proporção:

De 20\$000 réis dos navios até 200 toneladas.

De 30\$000 réis dos de mais de 200 até 400 toneladas.

De 40\$000 réis dos de mais de 400 até 700 toneladas.

De 50\$000 réis dos de mais de 700 toneladas.

§ 1.º Os paquetes a vapor das linhas regulares, quer venham da Europa ou da America do Norte, quer do Pacifico ou do Rio da Prata, em direitura ou de torna-viagem, pagarão o imposto unicamente nos dois primeiros portos brasileiros em que derem entrada; e d'esse pagamento pedirão certificado para obterem a isenção do imposto nos demais portos em que quizerem tocar na mesma viagem.

§ 2.º Não é devido o imposto quando a embarcação, sahindo de um porto em que o tiver pago, tocar ou dêr entrada em outro da mesma provincia.

As embarcações empregadas na pequena cabotagem, isto é, na navegação entre portos de uma mesma provincia, pagarão a taxa a que forem sujeitas uma vez sómente em cada semestre.

§ 3.º Das embarcações que já tiverem pago no primeiro semestre do corrente anno financeiro seis vezes o imposto de ancoragem, não se cobrará o de pharoes no segundo semestre do mesmo anno.

§ 4.º Para a cobrança da taxa que competir a cada navio, se acceptará a lotação que constar da respectiva carta de registro, passaporte ou documento equivalente; e, na falta d'estes documentos, ou no caso de virem os navios arqueados em outra medida que não a tonelada, a alfandega do porto da entrada procederá á verificação da capacidade do navio, e cobrará a taxa segundo a sua lotação em toneladas de 2,83 metros cubicos.

Art. 3. Os inspectores das alfandegas organisarão uma tabella dos prazos dentro dos quaes as embarcações que atracarem ás pontes para carregar ou descarregar, ou que estacionarem das docas, deverão terminar o seu serviço, e retirar-se, tendo em consideração a natureza da carga e as difficuldades do mesmo serviço. Os commandantes d'aquellas que o não concluirem dentro dos prazos fixados, ficarão sujeitos á multa de 20\$000 a 200\$000 réis por dia de demora, a juizo do inspector, salvo caso de força maior, devidamente justificado perante o mesmo chefe.

Art. 4. A armazenagem dos generos constantes da tabella annexa a este decreto será calculada e cobrada na razão do

dobro das taxas estabelecidas no artigo 2 do decreto n.º 5:474 de 26 de novembro de 1873.

A dita tabella poderá ser annualmente revista pelo ministro da fazenda para o fim de incluir os generos que, nos termos da lei, deverem ser nella contemplados, ou excluir os que não se acharem nesse caso.

Art. 5. Os direitos de 40 por cento addicionaes aos de importação, fixados pelo artigo 2 das disposições preliminares da tarifa promulgada com o decreto n.º 5:580 de 31 de março de 1874, serão cobrados na razão de 45 por cento emquanto por lei não fôr decretada a redução annual d'esta taxa, na fórma do artigo 11 n.º 3.º da lei n.º 2:348 de 25 de agosto de 1873.

Art. 6. As disposições do presente decreto começarão a vigorar, na alfandega do Rio de Janeiro, no 1.º do mez de janeiro proximo futuro, e nas outras alfandegas e nas mesas de rendas no dia em que o determinar o ministro da fazenda.

Art. 7. Ficam revogadas as disposições em contrario.

O barão de Cotegipe, do meu conselho, senador do imperio, ministro e secretario d'estado interino dos negocios da fazenda e presidente do tribunal do thesouro nacional, assim o tenha entendido e faça executar.

Palacio do Rio de Janeiro, em 13 de dezembro de 1875, quin-  
quagesimo quarto da independencia e do imperio.

Com a rubrica de sua majestade o imperador. — *Barão de Cotegipe.*

Mercadorias que devem pagar armazenagem em dobro, de conformidade com o decreto n.º 6:058 de 13 de dezembro de 1875, artigo 4

Aço em verguinha, vergalhão, barra ou em bruto e em obras.

Aduelas.

Alabastro, marmore, porfido em bruto e em obras.

Alambiques, cylindros, capsulas e outros apparatus e pertenças para machinas.

Alcatrão de carvão de pedra ou madeira.

Alcool e aguardente de qualquer qualidade, cognac, whisky, brandy, genebra, acondicionados em caecos de madeira.

Alfafa, feno, palha de aveia e outras forragens.

Algodão em fardos ou balas, em rama ou careço.

Alpiste, painço ou milho de Angola.

Alvaiade de qualquer qualidade.

Amarras e amarretas.

Amendoim.



Ancoras, ancoretas e fateixas.  
 Anjagem ou canhamação.  
 Archotes.  
 Ardósias em bruto ou em ladrilhos.  
 Areia de moldar e outras.  
 Armamento.  
 Arroz, feijão, milho e outros cereaes.  
 Assucar branco, mascavado, crystallizado ou refinado.  
 Azeite de qualquer especie.  
 Azeitonas.  
 Azem ou zinco, em bruto, em laminas ou folhas e obras.  
 Azulejos, vasos, figuras e outras obras de barro.  
 Bacalhau, peixe pau e outros peixes seccos e salgados ou em salmoura.  
 Balas, torpedos, espoletas e outros preparados ou substancias explosivas e inflammaveis, e qualquer artificio de guerra.  
 Barrilha ou subcarbonato de potassa.  
 Batatas alimenticias.  
 Betumes.  
 Borra de vinho ou de azeite.  
 Cabos de qualquer qualidade.  
 Caça idem.  
 Cal idem.  
 Canos de chumbo, de ferro ou de barro.  
 Carnes e outros productos animaes: seccos, em salmoura, fumados ensacados e de qualquer outro modo preparados.  
 Carros e outros vehiculos de conducção de pessoas ou de mercadorias, e suas pertenças.  
 Carvão mineral ou vegetal, e turfa.  
 Cebolas, cebolinhos e alhos.  
 Cera em bruto ou em gamellas.  
 Cerveja, cidra e outras bebidas fermentadas.  
 Chifres, ossos e unhas.  
 Chumbo em barra ou em lençol e de munição.  
 Cimento.  
 Cobre em bruto e em folhas ou laminas e obras.  
 Colla de qualquer qualidade.  
 Conservas alimenticias.  
 Cordoalha de qualquer qualidade.  
 Correntes e amarras de ferro.  
 Cortiça em bruto ou em rolas.  
 Couros e pelles em bruto ou com cabello.  
 Cré ou greda.  
 Crina animal ou vegetal.

Drogas, medicamentos, e em geral todos os productos chimicos e mineraes para quaesquer usos.  
 Estanho em barra, chapa ou verguinha e em obras.  
 Esteiras de palha de qualquer qualidade.  
 Estopa de qualquer qualidade.  
 Farello e restolho.  
 Farinhas de qualquer qualidade.  
 Feltro.  
 Ferro em barra, chapa, linguados e de qualquer outro modo preparado e em obras.  
 Folhas de Flandres, em laminas, em bruto ou em obras.  
 Folles para ferreiro e semelhantes.  
 Fructas frescas, seccas ou passadas e de qualquer modo conservadas.  
 Fumo em folha, em charutos, cigarros e de qualquer outro modo preparado.  
 Garrafas vasias de vidro ordinario, em gigos ou em cestos.  
 Gesso ou giz.  
 Gigos.  
 Gorduras de qualquer qualidade.  
 Guano.  
 Junco, rotim e vime, em feixe ou em obras.  
 Latão em folhas ou em laminas e obras.  
 Legumes de qualquer qualidade.  
 Leite em conserva e de qualquer outro modo preparado.  
 Licores communs ou doces.  
 Linho em rama ou em fardos.  
 Louça de qualquer qualidade.  
 Lousa em bruto ou em ladrilhos.  
 Machinas e instrumentos proprios para lavrar a terra e para quaesquer fabricas, navios e estradas de ferro.  
 Madeira de qualquer qualidade em bruto ou em obras grossas.  
 Manteiga de vacca.  
 Massas alimenticias.  
 Oeres de qualquer qualidade.  
 Oleos idem.  
 Palha, esparto, cairo, pita, piassava e outras materias filamentosas, em bruto ou em rama.  
 Palitos.  
 Panno encerado, aleatroado proprio para toldos e cobertura de machinas, acondicionados em fardos ou volumes engradados.  
 Papel de qualquer qualidade.  
 Pederneiras.

Pedra de cantaria ou granito ou outra de qualquer qualidade, em bruto ou em obra.

Pipas ou tonéis, barris, barricas, celhas e tinhas e outras obras de aduelas.

Pés de sapatos.

Potassa do commercio.

Queijos.

Remos e croques.

Resinas de pinho, colophona, pixe e breu, de qualquer modo acondicionadas.

Sabão commum ou de lavagem.

Sal commum ou de cozinha, ou de qualquer outra qualidade.

Tijolos ou telhas de qualquer qualidade.

Tintas em massa, em pó ou preparadas, e para escrever, imprimir ou lithographar.

Toucinho.

Trapos, ourêlos e aparas de qualquer qualidade.

Vélas de qualquer qualidade.

Vernizes de qualquer modo acondicionados.

Vidros para vidraças e claraboias.

Vinagre commum ou de cozinha.

Vinhas ou quaesquer bebidas alcoolicas.

Rio de Janeiro, 13 de dezembro de 1875. — *Barão de Cotagipe.*

O que se faz publico para conhecimento do commercio e das pessoas a quem possa interessar.

Direcção dos consulados e dos negocios commerciaes, em 6 de março de 1876. — *Duarte Gustavo Nogueira Soares.*

#### PORTARIA DE 14 DE MARÇO

São considerados como entrados pela foz do Tejo os cereaes vindos por Elvas ou de qualquer outra procedencia, para consumo de Lisboa e Porto.

#### DECRETO DE 15 DE MARÇO

Que approva o

#### REGULAMENTO PARA EXECUÇÃO DA CARTA DE LEI DE 4 DE FEVEREIRO DO CORRENTE ANNO

Artigo 1.º O assucar fabricado na ilha da Madeira, proveniente da canna produzida na mesma ilha, fica isento de direitos de importação no continente e ilhas dos Açores.

Art. 2. A isenção de que tracta o artigo antecedente durará por cinco annos, na conformidade do artigo 1.º da carta de lei de 4 de fevereiro do corrente anno, ficando prohibida na ilha da Madeira a importação da canna de qualquer procedencia, durante o mesmo prazo.

Art. 3. As fabricas do assucar na ilha da Madeira ficam sujeitas á fiscalisação da alfandega do Funchal, applicando-se-lhes as disposições do regulamento de 22 de dezembro de 1864.

Art. 4. Não serão concedidas licenças para a conservação ou estabelecimento de fabricas de assucar na ilha da Madeira, sem que a direcção da alfandega do Funchal declare por escripto que a escolha do local não prejudica a fiscalisação. A declaração da alfandega fará parte do processo administrativo para a concessão da licença.

Art. 5. Do assucar que se exportar para o continente e ilhas dos Açores, serão tiradas amostras em presença de empregados nomeados pelo director da alfandega, a fim de serem remittidas selladas á alfandega para a qual se destinar o assucar.

Art. 6. O assucar que sair da ilha da Madeira para o continente ou para as ilhas dos Açores, a fim de gosar do beneficio da lei de 4 de fevereiro do corrente anno será acompanhado das amostras de que tracta o artigo antecedente e de guias passadas pela alfandega, nas quaes se mencione a fabrica que o produziu, a qualidade e quantidade de volumes, os numeros e marcas, bem como o peso bruto de cada volume ou partida.

Art. 7. Nas alfandegas para as quaes se destinar, será o genero no acto do despacho confrontado com as amostras e com os documentos, sendo apprehendido todo o que não conferir com as mesmas amostras.

Art. 8. A fabrica que introduzir canna não produzida na ilha será cassada a licença, applicando-se-lhe as penas de descaminho.

Art. 9. Iguaes penas ás de que tracta o artigo antecedente

serão applicadas ás fabricas que receberem assucar estrangeiro ou das possessões nacionaes ultramarinas, introduzido furtivamente na ilha.

Paço, em 15 de março de 1876. — *Antonio de Serpa Pimentel*.

### LEI DE 12 DE ABRIL

Auctorisa o governo a réver as tabellas das quotas dos empregados fiscaes nos districtos dos Açores e do Funchal.

### CARTA DE LEI DE 12 DE ABRIL

Dom Luiz, por graça de Deus, rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos, que as côrtes geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1. É auctorisado o governo a conceder um subsidio annual á «Companhia figueirense de reboques maritimos e fluviaes», contanto que esse subsidio não exceda a importancia de um imposto especial de um quarto por cento sobre o valor de todas as mercadorias importadas e exportadas pela barra da Figueira.

Art. 2. O imposto especial auctorisado pelo artigo antecedente será cobrado pela alfandega da Figueira, e cessará quando a empresa, a quem é concedido o seu producto, se afastar dos fins para que foi creado, ou faltar, por qualquer fôrma, ao contracto que deve celebrar com o governo para a concessão do mesmo subsidio.

Art. 3. Fica revogada a legislação em contrario.

Mandamos portanto, etc.

O conselheiro d'estado, ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda, a faça imprimir, publicar e correr. Dada no paço, aos 12 de abril de 1876.—EL-REI, com rubrica e guarda.—*Antonio de Serpa Pimentel*. — (Logar do sello grande das armas reaes).

Carta da lei, etc.

### CARTA DE LEI DE 12 DE ABRIL

Dom Luiz, por graça de Deus, rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as côrtes geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1. É fixado em 10 por cento *ad valorem* o direito de

importação do tecido de lã denominado «alpaca», destinado para cobertura de guardas-chuva ou guardas-sol, e que vier tallhado por fôrma tal que não possa ter outra applicação.

§ unico. Se a alpaca de que trata este artigo fôr apresentada a despacho, em peça, gosará tambem do beneficio d'esta lei, quando o importador ou despachante, á sua custa e dentro da alfandega, cortar a mesma alpaca em pedaços, que só possam ter a applicação de cobrir guardas-chuva ou guardas-sol.

Art. 2. Fica revogada toda a legislação em contrario.

Mandamos portanto, etc.

O conselheiro d'estado, ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda, a faça imprimir, publicar e correr. Dada no paço, aos 12 de abril de 1876.—EL-REI, com rubrica e guarda.—*Antonio de Serpa Pimentel*. — (Logar do sello grande das armas reaes).

Carta da lei, etc.

### CARTA DE LEI DE 19 DE ABRIL

Approvando para ser ratificada pelo poder executivo a convenção consular concluida entre Portugal e o imperio do Brazil.

— Identica entre Portugal e a França e varias outras nações para o aperfeioamento do systema metrico.

— Identica com relação ao tractado de commercio concluido e assignado em Berne a 6 de dezembro de 1873, entre Portugal e o conselho federal da confederação suissa.

### CARTA DE LEI DE 20 DE ABRIL

Approvando para ser ratificado pelo poder executivo o tractado de commercio e amizade concluido em Londres em 10 de março de 1876, entre Portugal e o Estado Livre de Orange.

— Identica para ser ratificada pelo poder executivo a declaração interpretativa dos artigos 13 e 14 da convenção consular entre Portugal e a Italia, de 30 de setembro de 1868.

— Identica com relação ao tractado concluido e assignado aos 11 de dezembro de 1875 entre Portugal e a republica da Africa meridional.

### CARTA DE LEI DE 20 DE ABRIL

Approva o contracto para o serviço de navegação a vapor entre Lisboa e a ilha da Madeira, e entre Lisboa e o archipelago dos Açores.

## CARTA REGIA DE 9 DE MAIO

Contendo a declaração interpretativa dos artigos 13 e 14 da convenção consular entre Portugal e a Italia, de 30 de setembro de 1868.

## PORTARIA DE 10 DE JUNHO

Tendo-se suscitado duvidas sobre o modo da divisão do producto das mercadorias descaminhadas e de contrabando, bem como das multas respectivas, quando os descobridores de taes delictos não são os apprehensores das mercadorias; e convindo resolver essas duvidas, e juntamente consignar em um só documento as disposições das portarias de 15 de dezembro de 1865 e de 18 e 28 de fevereiro de 1867: ha por bem sua majestade el-rei, conformando-se com o parecer do conselheiro director geral das alfandegas e contribuições indirectas, determinar o seguinte:

1.º Nos casos de arresto de mercadorias descaminhadas, que sejam abandonadas pelos réus, e a respeito das quaes não tenha havido denuncia legal, será o producto dividido em nove partes eguaes: sendo tres para o cofre da receita do estado, como compensação dos direitos das mercadorias; quatro para os empregados que descobrirem a fraude e para os apprehensores; e as duas partes restantes entrarão no cofre commum dos emolumentos dos guardas do districto da alfandega competente.

2.º Quando o arresto fór precedido de denuncia legal, o producto das mercadorias será dividido em 15 partes: sendo cinco para o cofre do estado; uma para o cofre dos emolumentos dos guardas; seis para o denunciante; e as tres restantes para os empregados apprehensores.

3.º Se o arresto das mercadorias fór coadjuvado por alguma escolta militar ou por empregados administrativos, judiciaes, municipaes ou por individuos do povo, serão esses coadjuvantes contemplados com 10 por cento do producto total, sendo o restante dividido nos termos estabelecidos nos numeros antecedentes.

4.º Quando as mercadorias encontradas em descaminho forem entregues aos réus, mediante o pagamento dos competentes direitos e da multa respectiva, será esta dividida em harmonia com o que fica estabelecido, excluido porém o cofre da receita do estado.

5.º O producto das mercadorias incursas na pena de perdimento, por não terem despacho ou por este estar sujeito a res-

trições que fossem infringidas, será tambem dividido nos termos já fixados.

6.º O modo de divisão estabelecida nos numeros antecedentes é applicavel aos arrestos e tomadas effectuadas pelos empregados do corpo fiscal auxiliar dentro dos respectivos districtos, entrando tambem na cofre commum dos seus emolumentos eguaes quotas ás que nos outros arrestos revertem a favor do cofre dos emolumentos dos guardas das alfandegas.

7.º As multas impostas por infracção dos regulamentos fiscaes serão divididas em seis partes: sendo quatro para os empregados que descobrirem a transgressão, e as duas restantes para o cofre dos emolumentos dos guardas. Esta disposição, porém, não altera o que se acha estabelecido no artigo 46 do decreto de 23 de dezembro de 1869 e na portaria de 20 de fevereiro de 1874.

8.º As quotas pertencentes a cada um dos grupos de descobridores e apprehensores e dos coadjuvantes serão divididas igualmente pelos individuos que o compozerem, sem distincção de classe ou categoria.

9.º Ficam por esta fórma resolvidas as duvidas suscitadas sobre este assumpto, e sem vigor as referidas portarias, na parte relativa á divisão de que se trata.

Paço, em 10 de junho de 1876.—Antonio de Serpa Pimentel.

## PORTARIA DE 20 DE JUNHO

Torna extensivas ás alfandegas do Funchal e do archipelago dos Açores as disposições da portaria de 20 de fevereiro de 1874, acerca das conferencias das descargas, nas alfandegas de Lisboa e Porto.

## PORTARIA DE 28 DE JUNHO

Determina que o disposto no artigo 2 da lei de 18 de abril de 1873 seja applicado aos generos e mercadorias estrangeiras, transportadas de umas para outras alfandegas das ilhas dos Açores e Madeira.

## DIRECÇÃO GERAL DAS ALFANDEGAS E CONTRIBUIÇÕES INDIRECTAS

**Contracto entre o governo e a companhia figueirense de reboques celebrado em virtude do disposto no artigo 2 da lei de 12 de abril de 1876**

Aos 18 dias do mez de julho de 1876, no ministerio dos negocios da fazenda e gabinete do ill.<sup>mo</sup> e ex.<sup>mo</sup> sr. Antonio de Serpa Pimentel, ministro e secretario d'estado d'este ministerio, onde en, Antonio Correia Heredia, inspector das alfandegas e director geral interino das alfandegas e contribuições indirectas, compareci, estando presentes de uma parte o dito ex.<sup>mo</sup> sr. ministro em nome do governo, primeiro outorgante, e de outra parte como segundo outorgante o ill.<sup>mo</sup> e ex.<sup>mo</sup> sr. Luiz Adriano de Menezes Magalhães e Lencastre, bacharel formado em direito, deputado da nação e residente na cidade de Lisboa, na qualidade de representante da sociedade anonyma, com responsabilidade limitada, denominada — companhia figueirense de reboques maritimos e fluviaes — com a sede na villa da Figueira da Foz, com poderes bastantes para assignar este contracto, como fez constar pela procuração que apresentou e fica junta ao mesmo contracto; assistindo tambem a este acto o ill.<sup>mo</sup> e ex.<sup>mo</sup> sr. João Baptista da Silva Ferrão de Carvalho Mártens, ministro e secretario d'estado honorario, conselheiro procurador geral da corôa e fazenda; foi dito perante mim pelos outorgantes acima mencionados, que concordavam no seguinte contracto, feito por virtude do artigo 2 da lei de 12 de abril do corrente anno, publicada no *Diario do Governo* n.º 104, de 10 de maio ultimo, e se obrigavam a cumprir todas as suas clausulas e condições do teor seguinte:

Artigo 1. A companhia obriga-se a estabelecer um serviço regular de reboque, no porto da Figueira da Foz, por meio de barcos a vapor, a fim de facilitar aos navios de véla a entrada e sahida da barra, e de os conduzir de um a outro ponto do rio Mondego até onde fôr navegavel; a prestar auxilio para salvação dos navios que se acharem encalhados ou em perigo, dentro ou fóra da barra, e que possam ser soccorridos pelos barcos a vapor; a transportar carga para fóra da barra e vice versa por meio de barcos proprios para esse fim; e a estabelecer guindastes para cargas e descargas nas margens do rio.

Art. 2. A companhia obriga-se a ter os ancorotes, boias, viadores, guindastes e mais apparatus, e bem assim os barcos a

vapor e embarcações menores de tonelagem e força conveniente para desempenhar os diversos serviços, conforme as necessidades do commercio, e nunca se recusará a desempenhar qualquer serviço de reboque ou de soccorro todas as vezes que a elle não obstarem circumstancias extraordinarias de tempo ou mar, que façam imminente o perigo de vida, das quaes conhecerá o capitão do porto da Figueira, resolvendo de prompto a duvida.

§ 1.º Os barcos a vapor e as outras embarcações devem, antes de empregadas no serviço da companhia, ser examinadas e approvadas, ou em Lisboa pelos peritos do arsenal da marinha, ou na localidade por uma commissão de peritos presidida pelo capitão do porto.

§ 2.º A companhia terá sempre em estado de fazer serviço um vapor capaz de sahir a barra para reboque ou soccorro, e os guindastes deverão poder levantar pesos de 1:000 kilogrammas pelo menos.

Art. 3. O governo reserva-se o direito de em qualquer epocha, que julgar conveniente, fazer examinar por peritos, delegados seus, todos os barcos e embarcações e material da companhia, e a companhia obriga-se a satisfazer ás indicações dos mesmos delegados, reparando ou substituindo o que fôr encontrado necessitando concerto ou absolutamente incapaz de servir.

§ unico. Da decisão dos peritos não haverá recurso, e se a companhia não satisfizer ás indicações d'elles dentro do prazo que o governo lhe assignar, fica *ipso facto* privada de receber o subsídio por tanto tempo quanto durar a falta de cumprimento da obrigação, se o governo não julgar preferivel rescindir o presente contracto.

Art. 4. A companhia obriga-se a fazer os reboques e mais serviços pelos preços e condições da tabella que fôr approvada pelo governo, sendo esses preços considerados o maximum. Se porém circumstancias de tempo ou mar justificarem um augmento de preço, como compensação de serviço extraordinario, nem por isso a companhia deixará de fazer esse serviço, ficando em tal caso a compensação reclamada dependente do arbitrio da capitania do porto, precedendo summario conhecimento, ouvidos todos os interessados.

§ unico. O governo, de accordo com a companhia, poderá fazer na respectiva tabella dos preços as alterações que a experiencia mostrar convenientes.

Art. 5. Em occasião de mau tempo deverá a companhia prestar serviço de preferencia aos navios que, em virtude da sua posição, estado de avaria ou natureza da reclamação, mais urgentemente carecerem de auxilio de vapor de reboque, devendo esta

serviço ser preferido a qualquer outro embora mais retribuido pela respectiva tabella.

§ único. No caso de haver duvida, sobre a preferencia do serviço a prestar, será ella resolvida de prompto pelo capitão do porto; ou por quem na sua ausencia ou impedimento fizer as suas vezes.

Art. 6. Fica expresso que, quando neste contracto se empregá a palavra companhia, designa-se sómente a companhia figueirense de reboques maritimos e fluviaes, sociedade anonyma de responsabilidade limitada, com a séde na villa da Figueira da Foz do Mondego, constituída por escriptura publica de 15 de fevereiro do corrente anno, nas notas do tabellião Jacinto Augusto dos Santos, da referida villa, cujos estatutos se acham publicados no *Diário do Governo* n.º 38, de 18 do referido mez.

Art. 7. O governo concede á companhia o subsidio do producto do imposto especial de  $\frac{1}{4}$  por cento sobre o valor de todas as mercadorias importadas e exportadas pela barra da Figueira, creado pela lei de 12 de abril do corrente anno; o qual cessará quando a companhia a que é concedido se afastar dos fins para que foi creada ou faltar por qualquer fórma ás condições d'este contracto.

§ 1.º O referido imposto será cobrado e escripturado em separado pela alfandega da Figueira, a qual, até ao dia 5 de cada mez, entregará á companhia, mediante ordem superior, as quantias arrecadadas no mez antecedente.

§ 2.º A companhia receberá o subsidio que se cobrar e estiver cobrado na data d'este contracto, logo que tenha começado a desempenhar o serviço de reboques.

§ 3.º Emquanto não fôr approvada a tabella dos preços, o governo póde mandar alterar como julgar justo os preços que a companhia provisoriamente estabelecer.

Art. 8. O governo, sempre que a companhia faltar a qualquer das obrigações expressas nos antecedentes artigos, poderá suspender o pagamento do subsidio, ou rescindir o presente contracto, sem recurso por parte da companhia.

Art. 9. Os vapores de reboque entrando ou sahindo a barra, em serviço ou para serviço, sempre serão isentos de pagar pilotagem, mas os navios rebocados ficam sujeitos a esse pagamento nos termos dos regulamentos respectivos.

Art. 10. A companhia obriga-se a todas as condições d'este contracto por todo o tempo da duração da mesma companhia.

Art. 11. Se passados seis mezes, a contar de hoje, a compa-

nhia não tiver satisfeito a todas as condições do presente contracto, poderá ser este considerado de nenhum effeito.

E eu, Antonio Correia Heredia, director geral interino das alfandegas e contribuições indirectas, em firmeza de tudo, e para constar onde convier, fiz lavrar o presente termo de contracto, em duplicado, que rubriquei e subscreevi, e vae assignado depois de ter sido lido pelos outorgantes e pelo ex.<sup>mo</sup> procurador geral da corte e fazenda, sendo testemunhas presentes a este acto Carlos Joaquim Pinheiro, chefe de repartição, graduado em official maior da extincta secretaria d'estado do ministerio da fazenda, e Antonio Joaquim de Campos Magalhães, segundo official do ministerio da fazenda, que tambem assignaram. — *Antonio de Serpa Pimentel* — *Luiz Adriano de Magalhães Menezes e Lancaster*. — Fui presente, *João Baptista da Silva Ferrão de Carvalho Martins* — *Carlos Joaquim Pinheiro* — *Antonio Joaquim de Campos Magalhães* — *Antonio Correia Heredia*.

#### PORTARIA DE 20 DE JULHO

Providenciando sobre a publicação dos mappas estatísticos do commercio de Portugal com as suas possessões ultramarinas e as nações estrangeiras.

#### DECRETO DE 20 DE JULHO

Elevando o vice-consulado portuguez, na colonia do Natal, a consulado de 2.ª classe.

#### PORTARIA DE 26 DE JULHO

Sua majestade el-rei, conformando-se com o parecer do director geral interino das alfandegas e contribuições indirectas, ha por bem determinar que as disposições da portaria de 20 de fevereiro de 1874, mandando que a conferencia das descargas nas alfandegas de Lisboa e Porto fosse feita de sol a sol, e que as multas provenientes da falta ou accrescimento de volumes pertençam aos empregados que desempenharem esse serviço, sejam applicaveis a todas as alfandegas maritimas de 2.ª classe, competindo aos respectivos directores, sob sua responsabilidade, apreciar quando nellas se verificam as circumstancias que fundamentarem a citada portaria.

Fago, em 26 de julho de 1876. — *Antonio de Serpa Pimentel*,

## PORTARIA DE 27 DE JULHO

Conviudo simplificar na direcção geral das alfandegas o expediente relativo ao pessoal da fiscalização externa e que os directores das alfandegas e os chefes fiscaes não intervenham sómente por meio de rapidas informações na nomeação de fiscaes e guardas que devem ser empregados de sua confiança, sem o que se não pôde tornar effectiva nesta parte a responsabilidade d'aquelles funcionarios pelo serviço a seu cargo; sua majestade el-rei, conformando-se com o parecer do director geral interino das alfandegas e contribuições indirectas, ha por bem determinar, em harmonia com o disposto nos artigos 31 e 33 do decreto n.º 1 de 7 de dezembro de 1864, e emquanto não é decretado o regulamento geral do serviço interno e externo das alfandegas, o seguinte:

1.º Os fiscaes, os guardas a cavallo e os guardas a pé de 1.ª e 2.ª classe dos districtos fiscaes das alfandegas serão nomeados sobre proposta dos chefes fiscaes e informações dos directores das alfandegas.

2.º Emquanto existir com a organização que actualmente tem o corpo auxiliar da fiscalização, os fiscaes e os guardas a pé e a cavallo para este corpo serão nomeados sobre proposta dos chefes fiscaes respectivos e informações dos administradores do conselho da localidade ou residencia dos propostos.

3.º As propostas dos chefes fiscaes quer sejam para as primeiras nomeações quer para promoções comprehenderão sempre tres dos individuos que melhores habilitações tiverem para serem nomeados.

4.º Os requerimentos pedindo logares de guardas, ou de guardas pedindo promoções ou transferencias, serão apresentados com os documentos que os acompanharrem aos chefes fiscaes dos districtos. No caso porém do n.º 2.º d'esta portaria, poderão os requerimentos ser apresentados aos fiscaes das secções respectivas que os transmittirão ao chefe fiscal competente.

5.º As provas praticas das habilitações exigidas pelo artigo 64 do decreto de 23 de dezembro de 1869 serão dadas perante os chefes fiscaes, ou, com auctorisação e sob responsabilidade d'estes, perante os fiscaes.

6.º As propostas dos chefes fiscaes acompanhadas dos documentos de que trata o n.º 4.º serão, no caso do n.º 1.º, remetidas aos directores das alfandegas, que as enviarão com a sua informação á direcção geral das alfandegas, quando haja logares a preencher. As propostas para o corpo auxiliar da fiscalização serão enviadas directamente pelos chefes dos districtos á direcção geral.

7.º Não se conformando os directores das alfandegas com as propostas dos chefes fiscaes, podem, antes de assim o informarem á direcção geral, e em qualquer caso, exigir que os chefes fiscaes lhes apresentem os processos relativos a outros requerentes, e examinar se nas propostas foi attendido o direito d'estes, dando de tudo conta á direcção geral.

8.º Os requerimentos sobre quaesquer pretensões de guardas, não mencionadas nos numeros antecedentes, serão como todos os outros apresentados aos chefes fiscaes, e informados pelos fiscaes respectivos.

As propostas sobre o assumpto, a que taes requerimentos se referirem, serão feitas pelos mesmos chefes fiscaes e informadas, no caso do n.º 1.º d'esta portaria, pelos directores das alfandegas respectivas.

9.º Os requerimentos de fiscaes e guardas sobre quaesquer pretensões e os de pretendentes aos logares de guardas, actualmente existentes na direcção geral das alfandegas, serão remetidos aos chefes fiscaes competentes para os fins designados nos numeros antecedentes, e de ora ávante não terão seguimento quaesquer requerimentos d'esta natureza, que na mesma direcção geral sejam apresentados.

10.º Os chefes fiscaes e os directores das alfandegas são responsaveis não só pelas propostas e informações, em virtude das quaes o governo nomear quaesquer empregados, mas tambem pela conservação d'estes empregados nos seus logares, quando por qualquer fórma se mostre a sua incapacidade para o serviço.

11.º Os fiscaes e guardas serão sempre nomeados para servir nos districtos por onde forem propostos, podendo contudo ser posteriormente transferidos para outros districtos, quando assim convenha ao serviço.

12.º Os chefes fiscaes terão um livro de registo de entrada de requerimentos, em que se peçam logares de guardas, com annotações sobre os documentos, exames e qualidades dos requerentes, de modo que a todo o tempo se possa conhecer quaes as circumstancias em que os mesmos requerentes se acham.

Paço, em 27 de julho de 1876. — *Antonio de Serpa Pimentel.*

## PORTARIA DE 4 DE AGOSTO

Sendo de absoluta necessidade e urgente simplificar o serviço do despacho de mercadorias nas alfandegas, com especialidade o do despacho de entrada, de modo que, sem correrem risco os interesses da fazenda, o commercio e os empregados aproveitem

grande parte do tempo que hoje empregam inutilmente na execução de methodos de expediente e em formalidades, que não têm razão de ser:

Sua majestade el-rei, conformando-se com o parecer do director geral interino das alfandegas e contribuições indirectas, e enquanto não é decretado o regulamento geral do serviço interno das alfandegas: ha por bem determinar que se executem nas alfandegas de Lisboa e Porto as disposições juntas que fazem parte d'esta portaria.

Pação, em 4 de agosto de 1876.—*Antonio de Serpa Pimentel.*

**Disposições que fazem parte da portaria de 4 de agosto de 1876, para regular o serviço do despacho de mercadorias nas alfandegas de Lisboa e Porto**

Artigo 1. É creada em cada uma das alfandegas de Lisboa e Porto uma secção de expediente de armazens e conferencia de conhecimentos, a qual funcionará nas proximidades das casas de despacho, e em ponto tão central quanto possível, cessando a pratica até agora seguida de funcionarem os encarregados da escripturação de armazens isoladamente em cada um d'estes.

Art. 2. A secção de expediente de armazens compõe-se do chefe da secção, de um empregado conferente de conhecimentos, dos encarregados da escripturação de cada armazem ou grupo de armazens, dos feis de armazens, e dos trabalhadores que necessarios forem para o serviço distribuido á mesma secção.

Art. 3. O chefe da secção do expediente de armazens é immediatamente subordinado ao director; dirige todo o serviço interno dos armazens, o da escripturação de livros dos armazens, e o da conferencia dos conhecimentos; remove de accordo com o fiscal dos trabalhos braçaes, quaesquer difficuldades que se apresentem, quer seja a respeito da entrega dos volumes nos armazens, quer sobre o immediato e rapido transitio dos mesmos volumes para as casas de deposito ou de despacho, e suspende, por indicação dos respectivos presidentes, a remessa de mercadorias para essas casas quando não comportem todos os volumes pedidos a despacho, sendo responsavel pela regularidade do desempenho de todos estes serviços.

Art. 4. Os encarregados da escripturação dos armazens fazem todo o serviço de escripturação no mesmo local em que é estabelecida a secção, expdem as ordens para a entrega dos volumes nos armazens, substituem-se reciprocamente nos seus impedimentos, e instruem neste serviço os empregados novos que

forem nomeados para os coadjuvar, ou em substituição dos que tiverem impedimento longo. Conjunctamente funciona o encarregado da conferencia de conhecimentos.

Art. 5. Os feis de armazens desempenham todo o serviço de conferencia de volumes nos armazens, por entrada e sahida, e são responsaveis pela regularidade d'esse serviço.

Art. 6. A escripturação dos livros de armazens é feita pelas folhas de entrada das mercadorias nos armazens, rubricadas pelos feis, e pelo encarregado da conferencia das descargas, as quaes folhas ficarão archivadas na secção do expediente de armazens para documentarem a dita escripturação.

Art. 7. É supprimida a copia do bilhete de despacho de entrada.

Art. 8. É supprimido o livro da receita geral classificada.

Art. 9. São supprimidos nos livros de receita os nomes dos despachantes, escrevendo-se sómente nestes livros os numeros de receita dos bilhetes de despacho, fazendo-se em tudo o mais a escripturação segundo os respectivos modelos.

Art. 10. É substituido pelo modelo A o actual modelo dos bilhetes de despacho de entrada.

Art. 11. A conferencia dos bilhetes de despacho é feita no dia immediato ao do despacho, ficando os despachantes obrigados a pagar, por meio de bilhetes addicionaes, quaesquer differenças que nessa conferencia sejam encontradas contra a fazenda.

Art. 12. Os despachantes juntarão ao bilhete do pedido de despacho uma cautela, segundo o modelo que lhes será fornecido, em que se descrevam simplesmente a contra-marca, marcas, numeros, qualidade e quantidade de volumes, bem como a qualidade da mercadoria proposta a despacho, do mesmo modo que são descriptos no bilhete do pedido de despacho. Esta cautela conferida e rubricada pelo presidente da respectiva casa de despacho e pelo verificador competente, acompanha o bilhete de despacho durante todo o expediente para o fim designado nos artigos 26 e 27.

Art. 13. As reverificações serão sempre feitas antes do pagamento dos direitos e antes da contagem.

Art. 14. Os directores das alfandegas designarão um reverificador para fazer as reverificações volantes de mercadorias que possam ser reverificadas sem interrupção do despacho, nos mesmos locais em que são verificadas, ou de quaesquer mercadorias a respeito das quaes a demora na arrumação e desarrumação de volumes e passagem para as casas de reverificações for muito maior que a da interrupção que possam soffrer outras verificações.



Art. 15. Junto ou nas proximidades do presidente de cada uma das casas de despacho funcionará um contador, que indicará nos bilhetes de despacho a hora em que acaba a contagem.

Art. 16. Um dos fiéis do thesoureiro cobra a receita relativa ás casas de despacho denominadas do pateo e estiva, funcionando numa d'estas; outro cobra a receita dos direitos de exportação e reexportação, e todos os de sahida, funcionando no local mais proximo das casas em que se faz o serviço do despacho de exportação e reexportação; e o thesoureiro funciona na casa denominada de despacho de abertura, cobrando a receita parcial relativa a essa casa, e no fim do dia, a receita total cobrada em cada uma das outras casas acima mencionadas.

Art. 17. O encarregado da escripturação da receita total ou geral funcionará na casa do despacho de abertura, em logar proximo do thesoureiro; ao lado de cada fiel do thesoureiro nas differentes casas de despacho haverá um empregado encarregado da escripturação da receita parcial nessas casas cobrada.

Art. 18. Os thesoureiros e seus fiéis terão escripturação egual á dos encarregados da escripturação das receitas parciaes e geral, e por ella se fará no fim do dia a competente conferencia. O numero da receita é logo dado na mesa da escripturação do thesoureiro e nas dos respectivos fiéis. Cada uma das receitas parciaes terá uma numeração especial.

§ unico. Se conveniente fôr para que o expediente corra rapido, os directores das alfandegas porão á disposição dos thesoureiros um ou mais empregados para os auxiliar na escripturação das receitas.

Art. 19. No fim de cada dia a receita parcial cobrada pelos fiéis dos thesoureiros, entrará no cofre geral. Uma guia com a designação da receita parcial cobrada, assignada pelo encarregado da respectiva escripturação, e pelo fiel do thesoureiro será enviada ao encarregado da escripturação da receita total; esta guia, tomando o numero que se seguir ao ultimo da receita cobrada na casa de abertura, será escripturada com a sua importancia em globo no livro da receita total ou geral. Neste mesmo livro se escripturará a despeza.

§ unico. Nas guias a que se refere este artigo far-se-ha menção dos numeros dos bilhetes de despacho que produziram a receita de que ellas tratam.

Art. 20. Nas proximidades de cada mesa de reverificação, estabelecer-se-ha uma mesa de contagem e arrecadação de salarios da companhia braçal.

Art. 21. Os talões de recibos de direitos pagos não serão rubricados nem entregues pelos thesoureiros aos despachantes, mas

sim pelo chefe da repartição ou secção de contabilidade, e no dia immediato ao do pagamento dos direitos pelo modo determinado no artigo 31.

Art. 22. O despachante, tendo obtido a conferencia do seu conhecimento com o do manifesto, escreve no bilhete o seu pedido de despacho, preenche os dizeres dos talões do mesmo bilhete, relativos a contra-marcas, marcas e numeros, e apresenta com o conhecimento e bilhete assim preparado, as facturas e certificados de origem, nos casos em que estes documentos são exigidos, ao presidente da respectiva casa de despacho.

§ 1.º O presidente da casa de despacho vendo conferido e legal o conhecimento, especificadas, quanto possivel, nos bilhetes, as mercadorias propostas a despacho, distribue aos verificadores os bilhetes que assim lhe forem apresentados. Seguidamente enche os dizeres da nota de verificação e do seu respectivo talão, põe os numeros de ordem do despacho, bem como o de balanço, a sua rubrica e data no talão do bilhete em que ordena a sahida dos volumes dos armazens para a casa de despacho, entrega conhecimento e bilhete ao despachante, que os apresenta na mesa de expediente de armazens, e remette ao verificador a nota em que este tem de lançar a verificação, bem como a factura por elle presidente rubricada.

§ 2.º O encarregado do respectivo livro de armazens na secção ou mesa do expediente d'estes, verificando a existencia dos volumes pedidos a despacho, dá baixa aos ditos volumes no respectivo conhecimento, e no livro pelo numero de ordem do bilhete, designando na columna respectiva qual a casa de despacho por onde o despacho corre, e no talão de ordem de sahida o numero de ordem d'esta, e o da folha do livro de armazem onde os volumes estão escripturados. Seguidamente corta os dois talões relativos á entrega dos volumes, archiva o que é rubricado pelo presidente da respectiva casa de despacho e que documenta a sua escripturação por sahida, e pondo no outro o numero de ordem do despacho, a data e a sua rubrica, expede-o por um conductor de volumes para o armazem respectivo, cujo fiel entrega os volumes pedidos ao mesmo conductor, que corta as cautelas em que se divide o talão de que é portador, e entrega uma por elle rubricada ao fiel, que a archiva para sua resalva, rubricando a outra que documenta a entrada dos volumes sahidos dos armazens na casa de deposito de fazendas a verificar, ou na de despacho não havendo a de deposito.

§ 3.º O conductor apresenta ao encarregado do deposito os volumes sahidos dos armazens, o qual os dispõe pela sua ordem, quer seja na casa de deposito, havendo-a, quer na do despacho

nas proximidades das balanças a que forem destinados, de modo que se não confundam uns com os outros, nem os de uma balança com os de outra, recebendo e cumprindo para este fim as ordens que lhe forem dadas pelos respectivos verificadores ou pelo presidente da casa do despacho.

§ 4.º Expedida a ordem para a entrega dos volumes nos armazens, o respectivo encarregado da escripturação d'estes restitue o conhecimento com a baixa ao despachante, e bem assim o bilhete de despacho, que o despachante logo apresenta ao verificador.

§ 5.º Se uma hora depois de recebida pelo verificador a nota em que ha de lançar a verificação, não lhe tiver sido apresentado pelo despachante o respectivo bilhete de despacho, assim o participará o mesmo verificador ao seu presidente, para que este exija a immediata apresentação do dito bilhete, queira ou não o despachante dar-lhe andamento.

§ 6.º Apresentados o bilhete e os volumes de que elle trata, o verificador confere o peso bruto e os dizeres dos volumes, contra-marca, marcas, numeros, etc., com os dizeres do bilhete, e não estando conformes, suspende o expediente do despacho, o dá parte das differenças encontradas ao presidente, que tomará as providencias que o caso pedir ou communicará ao director as circumstancias extraordinarias que porventura se dêem.

§ 7.º Achando porém o verificador conformes aquelles dizeres, lança no bilhete a nota de «conferido», como no modelo do mesmo bilhete vae indicado. Seguidamente ordena a abertura do volume, e enquanto procede á verificação, manda pôr no volume os volumes o numero de ordem do respectivo bilhete de despacho, examinando no fim do trabalho se esse numero foi posto com exactidão.

Art. 23. Apenas feitas as verificações, os bilhetes de despacho passam com as notas de verificação, por mão de serventes de mesas, aos presidentes das casas de reverificação, os quaes conferem e rubricam estes dois documentos e os distribuem pelos reverificadores ou lhes põem o competente «visto» por não carecerem de reverificação ou não poderem ser reverificados. Feita a reverificação ou lançados os «vistos», o presidente da mesa de reverificações remette os bilhetes de despacho aos contadores respectivos, que, feita a contagem, os passam ao thesoureiro ou fiel do thesouro competente. Pagos os direitos, os thesoureiros e os seus fiéis passam os bilhetes por elles rubricados aos encarregados da escripturação das differentes receitas, os quaes, escripturadas estas, os entregam ao presidente da casa de despacho que os distribui.

§ unico. Na occasião em que o bilhete de despacho passa da verificação para a reverificação, o despachante acompanha-o para pagar, antes da reverificação, os salarios da companhia braçal.

Art. 24. No caso do artigo 14, depois de feita a reverificação seguem o bilhete e a nota de verificação para a mesa das reverificações, cujo presidente, feita a conferencia d'estes dois documentos, lhes dá o destino designado no artigo antecedente.

Art. 25. Os presidentes das mesas de reverificação, ao mesmo tempo que transmitem os bilhetes de despacho aos contadores, remittem relacionadas pelos numeros de ordem, as notas de verificação respectiva, aos encarregados dos depositos de mercadorias verificadas e reverificadas. Os encarregados dos depositos rubricam estas relações, que successivamente recebem, devolvendo-as logo ao presidente da mesa de reverificações, que as manda seguidamente aos respectivos presidentes das casas de verificação ou despacho.

Art. 26. Os presidentes das casas de despacho ou de verificação, vendo regularmente processados os bilhetes de despacho que lhes são entregues, como fica determinado no artigo 25, lançam nelles o despacho *póda sahir*, e remittem-os successivamente, relacionados pelos numeros de receita, ao encarregado da conferencia á porta da sahida; seguidamente lançam nas cautelas do que trata o artigo 12, o despacho, *entregue-se*, rubricando ambos estes despachos.

Art. 27. Os despachantes, havendo dos presidentes das casas de despacho as cautelas com o despacho ou ordem de entrega, cobram com ellas dos encarregados dos depositos as fazendas despachadas, passando nas mesmas cautelas recibo, como no respectivo modelo vai indicado.

Art. 28. No dia immediato ao do despacho, ás dez horas da manhã, os presidentes das casas de despacho cobram dos encarregados dos depositos, pelas relações de que trata o artigo 25, as notas de verificação, e as cautelas com os recibos dos despachantes, archivando estas, e fazendo collar aquellas no respectivo livro, depois de lhe haverem lançado o numero da receita geral.

Art. 29. O encarregado da conferencia por sahida devolve immediatamente ao presidente das casas de despacho, depois de conferidas com os bilhetes que recebe, as relações de que trata o artigo 26, e por estas relações cobram os referidos presidentes no mesmo dia ou no immediato, os bilhetes de despacho conferidos por sahida, e os remittem, tambem relacionados pelos respectivos numeros de receita, ao chefe de repartição ou secção de contabilidade, que nas respectivas relações passa recibo.

Art. 30. A entrega das mercadorias verificadas fóra da alfandega far-se-ha por meio de ordens especiaes em que se designem as contra-marcas, marcas, numeros, etc., como se acharem designados nos bilhetes de despacho, nos casos em que os ditos bilhetes não possam ser depois da entrega da mercadoria devolvidos á competente repartição da alfandega antes de fechada a recceita do dia. Nestes casos, posta nas referidas ordens, pelo empregado que fizer a entrega da mercadoria, a nota de conferencia por sahida, será esta opportunamente transcripta no bilhete respectivo.

Art. 31. O chefe da secção de contabilidade declara resumidamente nos talões de recibo haverem sido pagos os direitos, e entrega estes documentos aos despachantes que os pedirem, conforme vai indicado no respectivo modelo. Seguidamente manda proceder á conferencia dos bilhetes de despacho, na intelligencia de que deverão ser impreterivelmente conferidos em cada dia todos os bilhetes relativos a mercadorias sahidas da alfandega no dia antecedente.

Art. 32. Encontradas pela conferencia differenças contra a fazenda, e sendo essas differenças julgadas pelos directores, depois de ouvidos o verificador do despacho, o contador e a mesa de reverificações, serão intimados os despachantes para as pagarem por meio de bilhetes additionaes. Se porém forem encontradas differenças contra os despachantes, serão estes competentemente avisados, para que requeiram ao director o que de direito fôr.

Art. 33. A nota de conferencia será lançada e rubricada pelo empregado conferente, sobre a descripção da verificação, a tinta encarnada.

Art. 34. Feito o serviço de conferencia, e á proporção que vai sendo feito, o chefe da repartição ou secção de contabilidade vai remettendo, relacionados pelos numeros de receita, e por grupos de quinze ou vinte, os bilhetes de despacho aos encarregados da escripturação de entrada e sahida geral de mercadorias, a fim de que a estas dêem a competente baixa pelos numeros de receita, baixa que será impreterivelmente dada em cada dia a todas as mercadorias sahidas da alfandega no dia antecedente. Apenas dada a baixa nos livros competentes os referidos empregados devolvem, egualmente relacionados, os bilhetes recebidos ao chefe da contabilidade, que da mesma fórma os transmitta ao chefe da secção da estatística, o qual fica obrigado, feitos os competentes extractos, a restituir, segundo as respectivas relações, todos os bilhetes que lhe forem confiados, ao mencionado chefe da contabilidade, que os mandará encadernar e archivar.

Art. 35. Os presidentes das casas de despacho, os contadores

e conferentes sahirão da classe dos verificadores, e serão semanalmente substituidos, e, extraordinariamente, todas as vezes que os directores das alfandegas o julgarem conveniente.

§ unico. Enquanto a classe dos verificadores não fôr augmentada com o numero de verificadores correspondente ao dos contadores e presidentes das casas de despacho, poderão alguns d'estos contadores e os mencionados presidentes ser escolhidos noutras classes de entre os empregados que mais competencia tenham para este serviço. O augmento, porém, do numero de verificadores em nenhum caso importará de futuro o augmento do quadro geral das alfandegas.

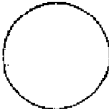
Art. 36. Os despachantes podem tomar nota da classificação das mercadorias feita pelos verificadores, e de quaesquer circumstancias do despacho, mas sem interrupção d'este, ao mesmo tempo que o verificador lança a verificação na nota respectiva, e só nessa occasião, ou depois de concluido o despacho.

Art. 37. Os nomes dos despachantes que não pagarem os despachos no mesmo dia, em que ficarem ultimados em poder do thesoureiro, serão publicados pela imprensa para conhecimento dos donos das respectivas mercadorias, e estas passarão aos armazens de reentrados, se vinte e quatro horas depois ainda os respectivos direitos não tiverem entrado em cofre.

Art. 38. Observadas as disposições dos artigos antecedentes, os despachos por extracção e de estiva continuam a ser feitos, *provisoriamente*, como até agora; da mesma sorte continuam a ser feitos, *provisoriamente*, como até agora, os despachos de exportação, reexportação, baldeação, transitio e tonelagem.

Art. 39. Pela direcção geral das alfandegas serão fornecidos os modelos a que se referem os artigos antecedentes, e dadas as instrucções e providencias que necessarias forem para a melhor intelligencia, prompta e facil execução das precedentes disposições.

Paço, em 4 de agosto de 1876.—Antonio de Serpa Pimentel.

Alfandega  de...  
 18-7... N.º de ordem...  
 Casa de despacho... Visto...—Reverificado...  
 L.º... N.º... Balança N.º...  
 Verifique o sr. ... N.º de receita...

Contramarca	Embarcação	Nacionalidade	Capitão	Procedencia	Volumes

Contramarca	Marca	N.º	Generos	Peso

Pesador n.º ...

Numero da pauta	Valor		Nomenclatura	Unidade	Taxa	Direitos
	Tratado	Pauta				

O thesoureiro, F...	Extrangeira .....	
	Possesões .....	
	Tabaco .....	
	Cereacs .....	
O contador, F...	Taxa complementar	
	Armazenagem....	
	Multas .....	
	R.º .....	
Póde sahir ...	Emolumentos .....	
	Companhia braçal..	
N.º de ordem de sahida...	Total R.º ..	

Casa de despacho...  
 N.º de ordem...  
 Despachante...

Em... de... de 18...  
 Para a balança n.º...

Contramarca		Marcas e numeros	Volumes
Anno	N.º		

Passé ordem para a entrega.

O presidente,  
F...

Mesa do expediente do armazem...  
 N.º de ordem...

Mesa do expediente do armazem...  
 N.º de ordem...

Contramarca		Marcas e numeros	Volumes	Contramarca		Marcas e numero	Volumes
Anno	N.º			Anno	N.º		

Entregue.  
 O encarregado,  
F...

Recebi.  
 O conductor,  
F...

Entregue.  
 O encarregado,  
F...

Entreguei.  
 O fiol,  
F...

Pagou o despachante... por... réis... pelos direitos do bilhete de receita N.º...

Em... de... de 18...

O chefe da contabilidade,  
F...

### AVISO FEITO AOS NAVEGANTES, EM 31 DE AGOSTO

Signaes de mau tempo provavel, adoptados nos postos semaphoricos da costa de Portugal e da ilha da Madeira, desde o 1.º de setembro de 1876.

### DECRETO DE 9 DE SETEMBRO

Mandando inserir na pauta geral das alfandegas a *Margarina de Mouriers* o qualquer manteiga, marcando-se-lhe o direito de 150 réis por kilo.

### PORTARIA DE 15 DE SETEMBRO

Regula o uso de licenças concedidas aos empregados das alfandegas, devendo descontar-se no ordenado aos que não forem pontuaes na entrada e sahida das repartições.

### DECRETO DE 18 DE OUTUBRO

Tendo sido rescindido por decreto datado de hoje o contracto celebrado em 10 de junho de 1865 para a navegação a vapor no rio Quanza, da provincia de Angola, e revogado consequentemente o decreto de 6 de novembro de 1866, que transferiu o mesmo contracto para a companhia organisada com o fim de levar a effeito a dita navegação;

Considerando quanto importa, nas actuaes circumstancias d'aquella provincia, providenciar de modo que não haja interrupção nas carreiras regulares dos barcos a vapor no dito rio, a fim de evitar os prejuizos que d'essa interrupção poderiam advir, não só aos interesses commerciaes da mesma provincia, mas tambem aos do commercio com a metropole;

Considerando que o banco nacional ultramarino se obriga a continuar a navegação de que se tracta, e a organizar uma companhia em condições de estabelecer definitivamente o serviço regular da alludida navegação, e que esta instituição de credito offerece todas as garantias necessarias ao cumprimento das obrigações a que se sujeita;

Visto o accordo celebrado em 24 de março ultimo entre os

gerentes da antiga empreza em Loanda e o banco nacional ultramarino, assim como o que entre o mesmo banco e o liquidatario d'aquella empreza foi realisado em Glasgow aos 29 de junho do presente anno;

Usando da auctorisação conferida ao governo pelo § 1.º do artigo 15 do acto adicional á carta constitucional da monarchia;

Tendo ouvido a junta consultiva do ultramar e o conselho de ministros:

Hei por bem approvar o contracto n'esta data celebrado entre o governo e Francisco de Oliveira Chamiço, governador do banco nacional ultramarino, para a navegação a vapor no rio Quanza, pela fórma e nos termos especificados nos dezanove artigos de que se compõe o mesmo contracto.

O ministro e secretario d'estado dos negocios estrangeiros, e interino dos da marinha e ultramar, assim o tenha entendido e faça executar.

Paço, em 18 de outubro de 1876. — REI. — *João de Andrade Corvo*.

### Contracto para a navegação a vapor no rio Quanza, na provincia de Angola

Aos 18 dias do mez de outubro de 1876, no ministerio dos negocios da marinha e ultramar, e gabinete do ill.<sup>mo</sup> e ex.<sup>mo</sup> sr. conselheiro d'estado João de Andrade Corvo, ministro e secretario d'estado dos negocios estrangeiros e interino dos da marinha e ultramar, compareci eu visconde da Praia Grande de Macau, director e secretario geral do ministerio, e shi estavam presentes de uma parte o mesmo ex.<sup>mo</sup> ministro como primeiro outorgante por parte do governo, e da outra o conselheiro Francisco de Oliveira Chamiço, governador do banco nacional ultramarino, por parte d'este estabelecimento, como segundo outorgante, assistindo tambem a este acto o conselheiro procurador geral da corôa e fazenda João Baptista da Silva Ferrão de Carvalho Mártens, e pelos dois outorgantes foi dito na minha presença e na das testemunhas abaixo mencionadas e assignadas, que concordavam em um contracto para a empreza da navegação por barcos de vapor no rio Quanza, provincia de Angola, entre Loanda e Calumbo, e entre Calumbo e Cambambe, nos termos dos artigos adjante indicados, obrigando-se a cumprir todas as condições e clausulas que constam dos mesmos artigos.

Artigo 1.º O banco nacional ultramarino, legitimamente representado pelo seu governador, segundo outorgante, pelo presente contracto toma desde já a empresa da navegação por barcos a vapor no rio Quanza, provincia de Angola, entre Loanda e Calumbo, e entre Calumbo e Cambambe, nos termos das condições constantes dos artigos seguintes.

Art. 2.º O banco nacional ultramarino obriga-se a formar no prazo de doze mezes, da data d'este contracto, uma companhia para a referida navegação, que ficará em tudo sujeita ás obrigações do presente contracto, e gosará de todas as suas vantagens.

§ 1.º Enquanto não for formada esta companhia, o banco obriga-se a continuar sem interrupção aquella navegação nos termos e condições aqui exaradas.

§ 2.º A formação da companhia e as suas condições ficam sujeitas á approvação do governo, devendo então fixar-se o seu capital social.

§ 3.º A companhia será considerada para todos os effectos como portugueza e sujeita por isso ás leis e regulamentos portuguezes.

Art. 3.º A empresa, e por esta palavra entende-se actualmente o banco nacional ultramarino, e depois a companhia de que tracta o artigo 2.º, obriga-se a fazer a navegação do rio Quanza por meio de barcos a vapor, que farão carreiras entre Loanda e Calumbo, e entre Calumbo e Cambambe.

§ unico. A empresa fica obrigada a fazer em cada anno, pelo menos quarenta e oito viagens redondas de ida e volta, entre Calumbo e Cambambe, e vinte e quatro entre Loanda e Calumbo, salvo o caso de força maior devidamente comprovado.

Art. 4.º Quando o caminho de ferro projectado entre Loanda e Ambaca, ou a segunda das suas secções se achar em exploração, o governo accorderá com a empresa na alteração que for necessario fazer no numero das viagens dos seus barcos.

Art. 5.º A empresa obriga-se a ter para o serviço da navegação, pelo menos dois barcos de vapor construídos segundo o systema mais aperfeiçoado, e com a força necessaria; a sua determinação será dependente da approvação do governo.

§ 1.º Para o transporte das mercadorias e passageiros terá a empresa, além dos barcos de vapor, as embarcações de ferro, de arcação e construcção convenientes, que forem necessarias, e igualmente dependentes da approvação do governo.

§ 2.º Tanto os vapores, como as embarcações de ferro, serão examinados e experimentados em Lisboa ou em Loanda por agentes do governo, e só poderão ser empregados na dita navegação depois de devidamente approvados.

Art. 6.º Os preços maximos dos fretes das mercadorias e os das passagens são regulados pela tabella que se segue a final e que faz parte d'este contracto.

§ unico. Se o desenvolvimento commercial durante a maior parte do anno permittir á empresa a redução de alguma ou algumas das verbas da tabella, terá a mesma empresa faculdade de o fazer provisoria ou definitivamente procedendo annuncio publico com quinze dias de antecedencia.

Art. 7.º O preço de transporte de passageiros por conta ou em serviço do estado, será um terço menos do que pagarem os passageiros particulares.

Art. 8.º O frete dos materiaes de guerra, fardamentos, utensilios ou quaesquer outros objectos carregados por conta de estado, será um terço menos do que pela tabella corresponder a igual peso de carga.

Art. 9.º Quando por circumstancias extraordinarias da provincia for urgente transportar pelo Quanza nos barcos da empresa, tropa ou material de guerra, esse serviço terá nas carreiras regulares preferencia a qualquer outro; e fóra d'este caso sempre que o governo precisar fazer aquelle transporte com urgencia, a empresa com a maior brevidade porá á sua disposição barcos, fóra mesmo das epochas fixadas para as carreiras regulares, quando assim lhe for exigido.

Art. 10.º A conducção das malas do correio e correspondencia official do governo será feita gratuitamente pela empresa.

Art. 11.º O governo concede á empresa durante quinze annos, a contar da data d'este contracto, o privilegio da navegação a vapor do rio Quanza pelo modo estabelecido no artigo 3.º

§ unico. Fica entendido que por este privilegio não é prejudicada a livre navegação do rio Quanza, feita por embarcações que não sejam movidas a vapor ou que, sendo-o, e devidamente auctorizadas, não se empreguem no transporte de mercadorias e passageiros, nem a de barcos a vapor pertencentes ao estado.

Art. 12.º É permittido á empresa cortar gratuitamente madeiras das matas pertencentes ao estado, situadas nas margens do rio Quanza, para serem exclusivamente empregadas no serviço da navegação, na construcção de pontes, pequenos barcos e em combustivel das cozinhas de bordo e das machinas de vapor.

§ unico. A empresa fica sujeita aos regulamentos e instrucções que o governo julgar necessarios para a conveniente fiscalisação do corte d'essas madeiras e lenhas.

Art. 13.º O governo concede que o embandeiramento portuguez dos barcos de vapor seja feito gratuitamente.

Art. 14.º É concedido á empresa, durante o espaço fixado no

artigo 11, importar livres de direitos as embarcações, machinas, caldeiras e amarrações de que carecer para a navegação a que se obriga, assim como os materiaes indispensaveis para o concerto e limpeza unicamente dos seus barcos.

§ unico. A empresa fica sujeita aos regulamentos e instrucções que o governo julgar necessarios para fiscalisar o despacho dos objectos acima indicados.

Art. 15. O governo obriga-se a facilitar na alfandega de Loanda a carga e descarga dos generos transportados a bordo dos barcos da empresa, e a permittir que esta, se lhe convier, tenha uma ponte sua, onde se faça toda a verificação.

Art. 16. O governo concede á empresa que os seus barcos entrem e saíam de noite do porto de Loanda sem dependencia de visita.

Art. 17. O governo concede mais á empresa para o serviço dos seus barcos as pontes actualmente existentes, que em virtude da condição 18.ª do contracto de 10 de junho de 1865, com a anterior empresa, ficaram pertencendo ao governo.

Art. 18. Se a empresa deixar de cumprir as condições d'este contracto, salvo os casos de força maior devidamente comprovados, o governo poderá, tendo ouvido a junta consultiva do ultramar, rescindir o mesmo contracto por decreto seu, precedendo intimação da empresa concessionaria.

Art. 19. No caso de rescisão d'este contracto, dissolução ou liquidação da companhia, ficarão pertencendo ao governo todas as pontes construidas pela empresa para o serviço dos seus barcos, e as que pelo artigo 17 d'este contracto lhe são concedidas.

E com as condições e clausulas constantes dos artigos antecedentes, hão por feito e concluído o presente contracto, ao qual assistiu como fica declarado o conselheiro procurador geral da corôa e fazenda João Baptista da Silva Ferrão de Carvalho Mártens, sendo testemunhas presentes Manuel Gomes Pessoa Loforte e Henrique Joaquim de Abranches Bizarro, empregados da direcção geral do ultramar.

É eu, visconde da Praia Grande de Macau, director e secretario geral do ministerio, em firmeza de tudo, e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e subscrevi o presente termo de contracto, em duplicado, que vão assignar commigo os mencionados outorgantes e mais pessoas já referidas, de pois de lhas ser lido. — *João de Andrade Corvo* — *Francisco de Oliveira Chamico*, governador do banco nacional ultramarino. — Fui presente, *João Baptista da Silva Ferrão de Carvalho Mártens* — *Manuel Gomes Pessoa Loforte* — *Henrique Joaquim de Abranches Bizarro* — *Visconde da Praia Grande*, secretario geral.

Tabella dos preços maximos dos fretes das mercadorias e dos das passagens, á qual se refere o artigo 4 do contracto feito n'esta data entre o governo e Francisco de Oliveira Chamico, governador do banco nacional ultramarino, para a navegação por barcos de vapor no rio Quanza, provincia de Angola

De Loanda para Cambambe:		Réis fortes
Fipas:		
De aguardente — 1 .....		5000
Abatidas — 1 .....		2000
Barricas de cal — 1 .....		15000
Polvora — 1 kilogramma .....		8040
Fazendas e outras mercadorias — 1 kilogramma .....		8025
De Cambambe para Loanda:		
Fipas de azeite — 1 .....		50000
Cêra — 1 kilogramma .....		8020
Marfim — idem .....		8060
Couros — idem .....		8020
Café — 15 kilogrammas .....		8000
Algodão:		
Limpo — 15 kilogrammas .....		8000
Em caroço — idem .....		8100
Gomma copal — idem .....		8200
Trigo — idem .....		8200
Ginguba em grão — idem .....		8150
Mantimentos — idem .....		8150
Gado vaccum — cada cabeça .....		40000
Balsas de madeira — 1 .....		80000
Passageiros:		
Primeira classe:		
De Loanda para Calumbo, sem comedorias .....		10000
De Calumbo para Cambambe, sem comedorias .....		10000
Segunda classe:		
De Loanda para Calumbo, sem comedorias .....		50000
De Calumbo para Cambambe, sem comedorias .....		50000

Os preços das passagens de Calumbo para Loanda e de Cambambe para Calumbo serão os mesmos que ficam indicados para as respectivas classes.

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 18 de outubro de 1876. — *João de Andrade Corvo* — *Francisco de Oliveira Chamico*, governador do banco nacional ultramarino,

## PORTARIA DE 15 DE NOVEMBRO

Sendo de reconhecida necessidade providenciar desde já para que os passageiros não sofram no exame de suas bagagens demora e incommodos, que podem ser evitados sem prejuizo dos interesses da fazenda; Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do director geral interino das alfandegas, ha por bem determinar o seguinte:

Artigo 1. O primeiro empregado da alfandega que chega a bordo do navio entrado entrega ao respectivo capitão listas de bagagens, segundo o modelo n.º 1, escriptas em portuguez, hespanhol, francez, inglez, allemão e italiano, para que as distribua aos passageiros, que preencherão os dizeres das mesmas listas segundo a qualidade dos volumes de que a sua bagagem se compozer, adicionando-lhes os que por ventura não estejam mencionados nas mesmas listas.

Art. 2. Cada passageiro manda vir como lhe convier a sua bagagem directamente de bordo para a alfandega, onde a apresenta com a lista de que tracta o artigo antecedente, devendo ter o cuidado de evitar que se percam volumes ou se confundam com os de outros passageiros, por quanto as alfandegas não respondem senão pelos volumes que lhes forem apresentados para despacho, sem que por isso deixem de impor a quem competir responsabilidade por extravios que possam prejudicar os interesses da fazenda.

Art. 3. Os directores das alfandegas dão as providencias necessarias para que haja ordem e a conveniente fiscalisação na descarga de bagagens feita nos termos do artigo antecedente, regulando, segundo as circumstancias das diferentes localidades, o serviço dos barcos que se empregarem na conducção das mesmas bagagens para a alfandega.

Art. 4. Examinadas as bagagens, nos termos dos artigos seguintes, são mandadas sair com despacho do presidente da respectiva casa, lançado na lista de que tractam os artigos 1.º e 2.º, ficando desde logo desembaraçado o passageiro ou seu representante; esta lista acompanha a bagagem até á porta da saída, e ahí lhe é lançada a competente nota de conferencia, voltando á casa de despacho de bagagens, onde, collada a uma apalpadernação, constitue a escripturação de bagagens da alfandega.

Art. 5. Prevenido o director da alfandega de Lisboa pelo chefe da 1.ª repartição de que ha bagagens a despachar, designa presidente para a casa de verificação de bagagens, um ou mais

empregados verificadores para procederem ao exame d'ellas, e em especial para a escripturação dos objectos sujeitos a direitos.

Art. 6. O despacho de bagagens, seja qual for a procedencia d'estas, é feito por declarações dos passageiros ou de seus representantes, com as restricções constantes do artigo 7.º

Art. 7. O verificador interroga o passageiro procedente do porto estrangeiro sobre ter ou não na bagagem objectos que devam direitos ou impostos.

Se o passageiro responde negativamente, o verificador examina um só dos volumes da mesma bagagem, e limita a isso a sua verificação.

Se o passageiro declara que tem objectos para direitos ou impostos, indica-se-lhe que os apresente, e faz-se leve exame em alguns dos volumes de que se compozer a bagagem.

Se o passageiro diz ignorar se tem ou não objectos que devam direitos e impostos, e não declara quaes são os objectos de que se compoer a bagagem, o verificador examina toda a bagagem.

Art. 8. Quando os passageiros procedem de portos nacionaes, sem que os navios que os conduzem tenham feito escala por portos estrangeiros, o verificador aceita as declarações dos mesmos passageiros, e escolhe apenas, de *entre todas, duas ou tres*, segundo o numero d'ellas, para examae, mas limitando esse exame a um só volume de cada uma das ditas duas ou tres bagagens.

Art. 9. Os verificadores de bagagens advertirão previamente os passageiros, ou seus representantes, de que, reconhecida de qualquer fórma a inexactidão das suas declarações, quer elles procedam de portos estrangeiros, quer procedam de portos nacionaes, será minuciosamente examinada toda a sua bagagem, e ficam sujeitos ás multas por infracção dos regulamentos fiscaes de desaminho de direitos ou de impostos, ou de contrabando, segundo o caso.

Art. 10. Em casos de suspeita ou denuncia, são interrogados, como nos outros casos, os passageiros, mas a bagagem é toda verificada.

§ unico. As bagagens examinadas por denuncia ou suspeita não entram no numero d'aquellas a que se refere o artigo 4.

Art. 11. Em bagagens de senhoras, os volumes que estas, ou pessoas que as representam, indicarem como devendo ser verificadas em logar reservado, serão examinadas pelas apalpadeiras da alfandega, quando o exame deva comprehender taes volumes.

§ 1.º A apalpadeira incumbida do exame conserva no volume todas as roupas usadas, e apresenta tudo o mais ao verificador.

§ 2.º O serviço da apalpadeira é feito n'este caso isoladamente,



não podendo estar presente nenhum empregado, nem a pessoa a quem a bagagem pertencer.

Art. 12. A respeito das pequenas bagagens dos passageiros que só permanecem em terra durante o tempo que os paquetes se demoram nos portos, e dos sacos denominados de noite, com que quaesquer passageiros desembarquem de noite ou perto da noite, procede-se de qualquer modo analogo ao que no artigo 8 fica estabelecido ácerca das bagagens procedentes de portos nacionaes, escolhendo-se de entre todos esses sacos ou bagagens um numero que pareça razoavel para um leve e rapido exame.

Art. 13. Quando tenha de ser examinado qualquer passageiro suspeito de trazer em si objectos de contrabando ou descaminho de direitos, será previamente convidado a mostrar que não ha fundamento para a suspeita, e só quando a isso se recuse procederão os empregados ou as apalpadeiras, segundo a pessoa for, á competente busca, de modo e em logar que o passageiro não seja vexado em quanto se não verifica a existencia do abuso.

§ unico. Se porém o passageiro, recusando sujeitar-se á busca, disser que quer ser apresentado ao chefe da alfandega ou delegação, será immediatamente levado á presença do mesmo chefe, que resolverá o que justo for.

Art. 14. Os direitos pagos por objectos extrahidos de bagagens são escripturados, com referencia ao respectivo numero de receita, no livro do modelo n.º 2, no qual é tambem lançado o resultado de qualquer contestação que tenha havido, resolvida pelo director, pela verificação ou por conferencia de verificadores.

Art. 15. Os objectos extrahidos de bagagens para pagamento de direitos são logo classificados e contados pelo verificador, e a verificação e contagem logo lançadas no bilhete de despacho, no qual são designados o nome do passageiro, a sua procedencia, a contra-marca do navio que o conduziu, e o numero da folha do livro em que foram escripturados os direitos.

§ 1.º Descripta a verificação e feita a contagem, na fórma d'este artigo, o verificador transmittê immediatamente o bilhete do despacho ao presidente da casa de despacho de bagagens, o qual confere o mesmo bilhete, e não achando necessidade de re-verificação, cobra do passageiro a importancia dos direitos, a qual findo o serviço do exame de bagagens é remetida ao thesoureiro pelo mesmo systema seguido nas outras casas de despacho para a entrega da receita neilas cobrada.

§ 2.º Os objectos separados das bagagens para pagamento de direitos podem ser de novo incluídos nestas, ou sabir separadamente, relacionados pelo respectivo verificador como nos casos

em que as mercadorias não saem nos volumes em que foram propostos a despacho. Nesta relação, que só se adoptará quando a bagagem tenha sahido antes dos objectos d'ella extrahidos para direitos, é lançada a nota de conferencia á porta da sahida, e d'ella faz remessa o empregado conferente ao chefe da secção de contabilidade, que a manda juntar ao respectivo bilhete de despacho.

§ 3.º Entendendo o presidente da casa de despacho de bagagens que os objectos d'estas extrahidos para direitos carecem de ser re-verificados, assim o participa ao chefe da repartição ou secção de re-verificações, ou a qualquer verificador que mais proximo esteja.

§ 4.º Havendo re-verificação dos objectos separados das bagagens, será feita de preferencia a outro qualquer serviço, no mesmo local em que tiver sido feita a verificação, e lançado o seu resultado no bilhete de despacho e no livro respectivo como fica disposto no artigo 14.

§ 5.º Dando-se o caso de contestação por parte do passageiro sobre a classificação dos objectos separados das bagagens, ou sobre o direito que lhes tenha sido applicado, ou não havendo accordo entre a verificação e a re-verificação, seguem-se os termos ordinarios das contestações e divergencias d'esta natureza.

§ 6.º Serão resolvidas pelo director com dois dos empregados seus immediatos, ou em conselho de direcção, quando este conselho esteja organizado, as duvidas sobre estarem ou não os objectos separados das bagagens comprehendidos nos que a lei isenta de direitos.

§ 7.º No caso do § antecedente o verificador dá directamente parte ao director da duvida ou contestação, e ouvindo os empregados no mesmo § mencionados, o director resolve como fór de justiça, examinando previamente os objectos em questão.

Art. 16. Quando em verificações de bagagens feitas pelos paquetes se derem os casos do artigo 15, §§ 3.º e 5.º, os objectos a re-verificar, ou cuja classificação fór contestada, ficarão na alfandega até ao dia e hora do expediente ordinario, observando-se, apenas a alfandega aberta, o disposto no § 4.º do mesmo artigo.

Art. 17. O facto de asseverar o passageiro, que ignora se tem ou não objectos sujeitos a direitos, não o isenta de multa se não declarar quaos são os objectos de que a bagagem se compõe, e entre elles se encontrar algum sujeito a direitos ou impostos.

Art. 18. Nos casos de declaração inexacta o verificador suspende o despacho de toda a bagagem respectiva, e dá parte do occorrido directamente ao director, que logo manda instaurar o

competente processo, e enquanto este não é julgado, a bagagem fica detida na alfandega.

Art. 19. Fóra dos casos designados no artigo antecedente as bagagens são immediatamente entregues a seus donos.

Art. 20. São em geral applicaveis á verificação de bagagens em todas as alfandegas e nas delegações dos caminhos de ferro as disposições dos artigos antecedentes, devendo-se proceder nos caminhos de ferro a respeito das bagagens vindas do interior do paiz, como nas alfandegas maritimas a respeito das que vêm dos portos nacionaes.

§ 1.º As disposições porém do artigo 5, e do artigo 15 §§ 1.º e 3.º, serão modificadas pelos directores nas alfandegas do Porto, nas das ilhas, noutras quaesquer, excepto a de Lisboa, e nas delegações dos caminhos de ferro, segundo o pessoal das mesmas alfandegas e delegações, affluencia de passageiros, e mais circumstancias locais, devendo os referidos directores dar conhecimento á direcção geral das modificações que tiverem feito, em ordem a que sejam, quanto possível, harmonisadas em toda a parte por instruções da mesma direcção geral.

§ 2.º As bagagens procedentes do estrangeiro pelos caminhos de ferro são verificadas á hora em que chegam os comboios, o logo entregues a seus donos; chegando porém de noite e contendo objectos sujeitos a direitos, ficam estes na respectiva delegação, ou são remetidos para a respectiva alfandega, á escolha do passageiro, para serem no dia seguinte classificados e pagarem os direitos competentes.

§ 3.º Os directores das alfandegas providenciarão para que nas delegações dos caminhos de ferro estejam empregados verificadores á hora da chegada dos comboios, que chegam de dia, a fim de que immediatamente se faça o serviço de que tracta este artigo e seu § 2.º

Art. 21. Aos pequenos volumes que os passageiros dos caminhos de ferro trazem nas carruagens que os conduzem são applicaveis as disposições do artigo 12.

Art. 22. Nas delegações dos caminhos de ferro, feitas as entregas das bagagens segundo os recibos de bagagens dos mesmos caminhos de ferro, e não podendo portanto haver duvidas acerca dos volumes de que ellas se compõem, haverá simplesmente a escripturação de direitos dos objectos extrahidos das bagagens, na fórma do modelo n.º 3, sendo a receita d'ahi proveniente remetida para a alfandega do mesmo modo pelo qual é remetida a receita cobrada pelos piquetes, ou de outra qualquer fórma analoga que aos directores das respectivas alfandegas pareça

ascertada em vista das circumstancias locais e fórma especial de serviço.

Art. 23. Os objectos comprehendidos em bagagens, sujeitos a direitos ou impostos da alfandega de consumo, são examinados na alfandega de Lisboa no mesmo local em que é examinada toda a bagagem respectiva, e pelos mesmos empregados; o seu despacho é feito em bilhetes da alfandega de consumo; a importancia dos direitos ou impostos cobrada separadamente pelo presidente da casa do despacho; e a sua importancia remetida para a alfandega de consumo, com os bilhetes, pelo systema seguido para a remessa da outra, receita para o cofre da alfandega de Lisboa.

§ unico. Os direitos ou impostos, cobrados nos termos d'este artigo, são escripturados em livro similhante ao que fica estabelecido no artigo 14.

Art. 24. Na cidade da Horta todas as operações de exame ou verificação de bagagens serão feitas na 1.ª repartição enquanto a 1.ª repartição estiver estabelecida no caes, e a alfandega a grande distancia d'este.

Art. 25. No Funchal as operações do exame ou verificação de bagagens serão feitas no caes da Pontinha, ou nas suas proximidades, quando por força maior as bagagens ahi desembarquem.

Art. 26. Quando em casos extraordinarios desembarquem passageiros na foz do Douro ou nas suas proximidades, o director da alfandega do Porto permittirá o exame ou verificação das bagagens no posto fiscal da Cantareira.

Art. 27. Os directores das alfandegas do Porto, Horta e Funchal darão as providencias necessarias para que o disposto nos artigos 24, 25 e 26 se cumpra em harmonia com as disposições geraes d'esta portaria, sobre o despacho de bagagens.

Art. 28. Continuam provisoriamente em vigor as antigas disposições sobre bagagens, que não estejam alteradas pelas da presente portaria.

Paço, em 15 de novembro de 1876. — Antonio de Serpa Pimentel.

#### PORTARIA DE 16 DE NOVEMBRO

Convindo dar mais amplitude ás attribuições dos piquetes, com especialidade nas alfandegas de Lisboa e Porto, a fim de que o commercio e os passageiros não soffram, fóra das horas do expediente ordinario das alfandegas, embaraços a respeito de serviços que, sem inconveniente, podem ser desempenhados pelos

mesmos piquetes, que não devem ser considerados senão como verdadeiras delegações das alfandegas; sua majestade el-rei, conformando-se com o parecer do director geral interino das alfandegas, ha por bem determinar o seguinte:

Artigo 1. Os piquetes nas alfandegas maritimas de Lisboa e Porto são compostos de tres empregados, tendo ás ordens um guarda de 1.ª classe, um de 2.ª classe, e os trabalhadores das companhias braças que necessarios forem.

Art. 2. Os empregados do piquete são designados pelos directores e pela fórmula já estabelecida, mas de modo que entre elles haja um verificador ou empregado pratico no serviço de verificações.

§ unico. Os empregados addidos ou de qualquer modo fazendo serviço nas alfandegas, embora não pertencentes aos respectivos quadros, farão parte dos piquetes quando e como os directores das alfandegas o julgarem acertado.

Art. 3. Os directores das alfandegas podem alterar a ordem da nomeação dos empregados dos piquetes, ou augmentar o numero de empregados designados no artigo 1, quando as conveniencias do serviço o exijam.

Art. 4. Os chefes dos piquetes são designados pelos directores das alfandegas, segundo a competencia dos empregados nomeados para os mesmos piquetes.

Art. 5. Os empregados podem trocar entre si o serviço de piquete, mas a troca não pôde dar-se senão entre empregados da mesma classe, e com prévia approvação dos directores em tempo solicitada pelo respectivo chefe de repartição ou de secção.

Art. 6. Em qualquer serviço de piquete estarão presentes, pelo menos, dois dos respectivos empregados. No caso de impedimento de algum dos membros do piquete, o chefe avisará para comparecer no serviço o empregado que tiver de substitui-lo, e que para esse fim deverá estar anticipadamente designado pelo director. Na falta de chefe do piquete fará as suas vezes o empregado mais graduado.

Art. 7. Os empregados do piquete nas alfandegas maritimas desempenham todos os serviços que lhes são determinados pelo seu chefe, cujas attribuições são as seguintes:

1.ª Receber e abrir os manifestos e mais papeis dos navios que entrarem fóra das horas ou dos dias de expediente, traduzindo ou fazendo traduzir, se possivel fór, os mesmos manifestos, dando parte ao director de qualquer circumstancia extraordinaria que occorra ou observe por occasião do recebimento d'esses documentos, providenciando provisoriamente como o caso pedir, e transmittindo posteriormente os mesmos documentos ás repartições competentes;

2.ª Permittir o despacho de exportação e de cabotagem de quaesquer mercadorias nacionaes que por circumstancias attendiveis não tenham podido ser despachadas durante as horas de expediente da respectiva alfandega, para embarcarem em navios que tenham de sahir do porto depois de fechada ou antes de novamente aberta a mesma alfandega, seja ou não em dia santificado;

3.ª Permittir o despacho de baldeação de mercadorias de quaesquer navios para bordo de barcos de vapor, que tenham entrado e hajam de sahir antes de aberta a respectiva alfandega, ou de bordo de quaesquer barcos de vapor, que cheguem e saíam nestas circumstancias, para bordo de outros que tambem tenham de sahir antes das horas do expediente, ou para bordo de quaesquer barcos que fiquem no porto, seja ou não em dia santificado;

4.ª Permittir o despacho de importação de animaes vivos, peixe fresco, fructas e carnes verdes, dinheiro, plantas, man-teiga, caça morta, e quaesquer objectos susceptiveis de deterioração ou prejuizo com demora a bordo dos navios chegados em dias santificados, ou nos de trabalho proximo ou depois da hora determinada a expediente da alfandega;

5.ª Permittir nos dias e horas indicadas no numero antecedente o despacho de bagagens, e o de quaesquer objectos nellas incluídas sujeitos a direitos ou impostos, com tanto que uns e outros não excedam de 20,000 réis em cada bagagem, ordenando a verificação pelos empregados seus subordinados, a bordo dos navios, ou na casa das bagagens, segundo a procedencia, de modo que haja a menor demora pessoal neste expediente, e observando as disposições da portaria datada de hontem sobre o despacho de bagagens; os bilhetes do despacho são contados pelo verificador;

6.ª Entregar as amostras nos casos em que se mostre urgente a sua entrega, separando d'ellas as que devam direitos, e fazendo despachar em caso de necessidade, as que estiverem nestas circumstancias, dentro dos limites marcados no numero antecedente;

7.ª Nomear d'entre os empregados do piquete um que sirva de thesoureiro;

8.ª Designar um empregado da fiscalisação externa que á porta da sahida proceda á conferencia dos objectos despachados, e lance no respectivo bilhete a nota de «conferido».

9.ª Remetter com guia ao thesoureiro da alfandega, na primeira hora do expediente d'esta, e pelo empregado que no piquete serviu de thesoureiro, a importancia de direitos e impostos

por este cobrada, acompanhada dos respectivos despachos, que, depois de rubricados, bem como a guia, no lugar competente, pelo thesoureiro da alfandega, são pelo referido empregado apresentados ao encarregado da escripturação da receita, e, depois de lançada esta, entregues os despachos ao chefe da secção de contabilidade, e a guia ao chefe do piquete, que a collará ao talão do respectivo livro;

10.<sup>a</sup> Proceder do mesmo modo indicado no numero antecedente a respeito da receita, que arrecadar o piquete, pertencente á alfandega do consumo;

11.<sup>a</sup> Conceder licenças para descargas, e exercer as funções de chefe de secção de armazens, nos casos em que seja necessario estarem estes abertos depois das horas do expediente, para que o serviço de descargas comece ou se não interrompa, mas empregando previamente todos os meios á sua disposição para que os volumes descarregados a taes horas fiquem depositados em casas, corredores ou logares independentes dos armazens, e só em casos de extrema necessidade sejam estes abertos;

12.<sup>a</sup> Mandar instaurar, por qualquer dos empregados do piquete, processo de arresto ou de infracção de regulamento, por actos de passageiros que importem descauninhos de direitos ou transgressões, julgando-os immediatamente, com recurso para o director, em ordem a não demorar os passageiros, e evitar-lhes, até onde fór possível, o incommodo de voltarem á alfandega;

13.<sup>a</sup> Superintender todo o serviço feito fóra das horas do expediente, inclusivè o de descargas e visitas, cujos empregados lhe ficam subordinados, e lhe darão provisoriamente conta do serviço que fizerem;

14.<sup>a</sup> Assistir, ou algum dos empregados do piquete, á entrega de mercadorias, que por ventura haja de se fazer depois de findo o expediente geral;

15.<sup>a</sup> Abrir e fechar a alfandega, dando e fazendo dar busca aos armazens, assegurando-se de que ao abrir e fechar das portas dos mesmos armazens e das casas de expediente tudo está seguro e regular dentro do edificio, e participando immediatamente ao director tudo o que de extraordinario tenha occorrido.

Art. 8. O livro de escripturação de direitos de objectos extrahidos de bagagens será, findo o expediente ordinario de cada dia, entregue ao chefe do piquete, não havendo casa especial de bagagens em que elle esteja permanentemente; da mesma sorte lhe será entregue um numero, que pareça sufficiente, de buhetos de despacho.

Art. 9. Nas alfandegas do Funchal, Ponta Delgada, Angra do Heroismo e Horta, e nas alfandegas marítimas de 2.<sup>a</sup> classe,

os piquetes são compostos de dois empregados e serão observadas as precedentes disposições no que lhes forem applicaveis. Coadjuvarão sempre o serviço empregados da fiscaliação externa nos termos do artigo 1.

Art. 10. Nas alfandegas da raia de 2.<sup>a</sup> classe, e nas delegações das alfandegas marítimas de 1.<sup>a</sup> ordem, o serviço de piquete é desempenhado por um só empregado, designado pelo respectivo director ou chefe de delegação, e reduz-se ao exame de bagagens, sem despacho, de objectos que devam direitos, e a fazer reunir outros empregados por meio de participação ao respectivo chefe, quando haja a desempenhar serviços identicos aos que são incumbidos aos piquetes das alfandegas marítimas.

§ 1.<sup>o</sup> Nas alfandegas de Elvas e de Valença os respectivos directores farão observar as disposições dos artigos 1 a 9, segundo as circumstancias ou necessidades do serviço.

§ 2.<sup>o</sup> Similhantermente procederá o director da alfandega do Vianna do Castello, com relação á delegação da mesma alfandega em Caminha.

Paço, em 16 de novembro de 1878. — *Antonio de Serpa Pimentel.*

#### DECRETO DE 22 DE NOVEMBRO

Permittindo que o quadro dos empregados da Alfandega de Loanda seja augmentado com mais dois logares de aspirantes.

#### DIRECÇÃO DOS CONSULADOS E DOS NEGOCIOS COMMERCIAES

Regulamento adoptado pelo governo marroquino, de accordo com os representantes das potencias estrangeiras, para obstar a que os capitães de navios deitem o lastro nos portos ou enseadas de Marrocos

Artigo I. Fica prohibido aos capitães da marinha mercaute deitar lastro nos portos ou enseadas de Marrocos.

Art. II. O capitão de qualquer navio que dê fundo n'um porto ou enseada de Marrocos obriga-se, no mesmo dia em que chegar:

1.<sup>o</sup> A participar por escripto á sua auctoridade consular, se tem a bordo lastro de que doseje desfazer-se;

2.<sup>o</sup> A declarar por escripto que não lançou o dito lastro ao surgir no porto.

Art. III. Se tiver lastro de que pretenda desembaraçar-se de

verá conformar-se ás instrucções que os administradores das alfândegas lhe dirigirem a este respeito pelo intermedio da auctoridade consular respectiva.

Art. IV. No caso de falsa declaração feita sobre este objecto perante a auctoridade consular, o delinquente será punido com uma multa segundo a adjunta tabella, cuja multa se duplicará se a infracção for commettida depois da declaração exigida pelo artigo II.

Tabella das multas a que ficam sujeitos os capitães da marinha mercante que deitarem lastro nos portos ou enseadas de Marrocos, as quaes multas serão abonadas aos administradores das alfândegas marroquinas, por intermedio da auctoridade consular de quem os mencionados capitães dependam

Navios abaixo de 50 toneladas.....	30
Navios de 50 a 100 toneladas.....	60
Navios de 100 a 250 toneladas.....	100
Navios acima de 250 toneladas.....	200

Esta penalidade será dobrada no caso de reincidencia.

Direcção dos consulados e dos negocios commerciaes, em 30 de novembro de 1876. — *Duarte Gustavo Nogueira Soares.*

#### PORTARIA DE 15 DE DEZEMBRO

Tornando-se onerosos para o commercio os certificados de origem, que além d'isso são por diferentes circumstancias causa de frequentes embaraços no expediente das alfândegas, e sendo hoje, em virtude de varios tractados de commercio, iguaes em geral os direitos a que estão sujeitas as mercadorias importadas de todos os paizes da Europa, com os quaes Portugal entretém mais desenvoltas relações commerciaes: Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer do director geral interino das alfândegas, ha por bem determinar o seguinte:

Artigo 1. São dispensados os certificados de origem a respeito de mercadorias importadas directamente de França, e directamente de quaesquer paizes, aos quaes tenha sido ou venha a ser applicada a tabella B do tractado de 11 de julho de 1866.

Art. 2. São igualmente dispensados os certificados de origem a respeito de mercadorias importadas indirectamente dos paizes

mencionados no artigo 1, uma vez que a origem venha declarada na respectiva columna do manifesto, cujo modelo se acha annexo ao regulamento consular, e essa declaração seja rubricada pelo consul competente, como reconhecimento da verdade d'ella.

Paço, em 15 de dezembro de 1876. — *Antonio de Serpa Pimentel.*

#### DECRETO DE 20 DE DEZEMBRO

Determinando que torne a ser collocada em Montalvão a delegação da alfândega de Portalegre, que tinha sido transferida para Niza.

### ANNO DE 1877

#### DIRECÇÃO DOS CONSULADOS E DOS NEGOCIOS COMMERCIAES

Para conhecimento do commercio e de todas as pessoas a quem possa interessar se publica o seguinte decreto, datado de 16 de novembro ultimo, transmittido a esta secretaria d'estado pelo consul de Portugal em Manilha:

#### TRADUÇÃO

Em conformidade com a proposta da direcção geral da fazenda e usando das faculdades extraordinarias que a lei me concede, e sem prejuizo do que o ministerio do ultramar tenha determinado ou venha a determinar, decreto o seguinte:

1.º O porto de Joló fica aberto desde esta data, com absoluta franquia de direitos, ao commercio estrangeiro de importação e exportação, com excepção unicamente de armas, munições e petrechos de guerra, e de todas as mercadorias, cujo trafego a legislação vigente prohibe por contrarias á moral ou á hygiene publica.

2.º Dentro do prazo das quarenta e oito horas immediatas á visita sanitaria e depois de admittidos a livre pratica, todos os navios que fundearem no porto de Joló deverão apresentar á auctoridade competente um manifesto de toda a carga que tiver

rem a bordo. O governador da praça ou um seu delegado poderá conferir a carga do navio com o manifesto apresentado quando o julgar conveniente. Os navios que saírem do porto de Joló com carregamento para os outros portos d'estas ilhas ou para os estrangeiros, ficam obrigados, para os effeitos da estatística commercial, a apresentar á auctoridade competente um conhecimento das mercadorias exportadas, quer sejam ou não naturaes do paiz.

3.º O navio, depois de compridas no porto de Joló as formalidades prescriptas no artigo antecedente, poderá transportar todo ou parte do carregamento para o porto ou portos do archipelago que indicar, depois de obtida a competente authorisação do governador da praça.

4.º As procedencias de Joló serão consideradas como procedentes dos paizes estrangeiros nos portos habilitados d'estas ilhas. Os productos naturaes do paiz serão todavia considerados como transportados por cabotagem, se navegarem sob bandeira nacional.

5.º A exportação para o porto de Joló será, como até agora, de cabotagem, se as mercadorias forem transportadas sob a bandeira nacional, e poderá fazer-se tambem sob bandeira estrangeira depois de previamente preenchidas as formalidades estabelecidas e de pagos os correspondentes direitos na habilitada alfandega d'este archipelago onde se despachar a embarcação.

6.º A direcção geral da alfandega adoptará por si, ou proporá ao governo geral, todas as disposições que julgue convenientes para a devida execução d'este decreto.

Dirrecção dos consulados e dos negocios commerciaes, em 29 de janeiro de 1877. — O sub-director, *Eduardo Montufar Barreiros*.

#### DECRETO DE 7 DE FEVEREIRO

Approva o regulamento da convenção celebrada em 27 de abril de 1866 entre Portugal e Hespanha com o fim de facilitar as communicações entre os dois paizes.

#### PORTARIA DE 22 DE FEVEREIRO

Sua Magestade El-Rei ha por bem ampliar as disposições das portarias de 24 de abril de 1873 e de 5 de janeiro de 1874 a todos os artigos da tabella n.º 9 do decreto n.º 1, de 7 de dezembro de 1864, tornando-se pessoas em todas as alfandegas do continente e ilhas os emolumentos devidos pelos variados ser-

viços especificados na tabella; e bem assim determinar que similhantemente se proceda quanto ao emolumento marcado no artigo 5 da tabella n.º 3 annexa ao decreto n.º 4 da mencionada data, quando o serviço for praticado fóra das horas do expediente e da alfandega.

Fago, em 22 de fevereiro de 1877. — *Antonio de Serpa Pimentel*.

#### CARTA DE LEI DE 28 DE MARÇO

Art. 2. Os navios movidos a vapor, embora gosem do privilegio de paquetes, ficam sujeitos ás prescripções estatuidas para os navios de véla pelos artigos 4 e 5 e seus §§ da lei de 20 de julho de 1855 e pelo regulamento de 7 de abril de 1863.

#### DECRETO DE 9 DE MAIO

Conformando-me com a proposta do director da alfandega de Serpa: hei por bem, nos termos do artigo 3 do decreto n.º 1, de 7 de dezembro de 1864, determinar que a mesma alfandega seja transferida para a Aldeia de Safára, e para a Aldeia Nova a delegação de Moura.

O conselheiro d'estado, ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda, assim o tenha entendido e faça executar.

Fago, em 9 de maio de 1877. — REI. — *Carlos Bento da Silva*.

#### DECRETO DE 24 DE MAIO

Tomando em consideração o relatório do ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e do ultramar;

Usando da authorisação concedida pelo o § 1.º do artigo 15 do acto adicional á carta constitucional da monarchia portugueza;

Tendo ouvido a junta consultiva do ultramar e o conselho de ministros:

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1. É declarada em vigor nas alfandegas do districto da Guiné portugueza a pauta junta a este decreto, e que d'elle faz parte integrante, assim como os onze artigos preliminares que acompanham a mesma pauta, a qual baixa assignada pelo

ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e do ultramar.

Art. 2. O imposto de 3 por cento *ad valorem*, que, segundo o decreto de 25 de julho de 1874, se cobra nas mencionadas alfandegas, com applicação a obras publicas, é substituido pelo imposto de 10 por cento adicional aos direitos estabelecidos na pauta a que se refere o artigo 1.

Art. 3. Fica revogada a legislação em contrario.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 24 de maio de 1877. — REI. — *José de Mello Gouveia*.

### Pauta das alfandegas da Guiné portugueza

#### Disposições preliminares

Artigo 1. Todos os productos nacionaes ou estrangeiros, importados ou exportados pelas alfandegas do districto da Guiné portugueza, não especificados na pauta junta, ficam isentos do pagamento de direitos nas ditas alfandegas.

Art. 2. Os productos nacionaes do reino, ilhas adjacentes e provincias ultramarinas, ou nacionalizados nas suas alfandegas pelo pagamento dos respectivos direitos de consumo, pagam sómente metade dos direitos designados na pauta junta, quando importados por navios portuguezes.

§ unico. Para se realizar este beneficio, é indispensavel que os ditos productos sejam acompanhados dos despachos das alfandegas, por onde tiverem sido exportados.

Art. 3. É tão sómente prohibida na Guiné portugueza a importação de peças de artilheria, e de productos estrangeiros, que, por qualquer simulação, se apresentem a despacho como sendo nacionaes.

Art. 4. Os productos do districto da Guiné portugueza e todos os outros, nacionaes ou estrangeiros, pelos quaes se tenham pago os respectivos direitos de consumo em qualquer das alfandegas do mesmo districto, podem transitar n'elle livremente, contanto que sejam acompanhados de guias competentes.

Art. 5. Todas as alfandegas do districto da Guiné portugueza são consideradas de deposito, e os productos n'ellas entrados podem transitar livremente de umas para as outras, e tambem para as do archipelago de Cabo Verde,

§ 1.º Os productos depositados são representados por titulos endossaveis, passados pela respectiva alfandega a favor do depositante, do donó ou do consignatario.

§ 2.º O pagamento dos direitos respectivos aos productos depositados effectua-se quando os mesmos productos são despachados para consumo.

Art. 6. O deposito dos productos importados na Guiné é feito nos armazens proprios das alfandegas, ou em outros, quando aquelles não sejam sufficientes, ficando todavia sob a guarda e fiscalisação das mesmas alfandegas.

§ 1.º A polvora e outros productos facilmente inflammaveis depositam-se sempre em armazens especiaes.

§ 2.º A fazenda publica não responde pelos estragos e sinistros acontecidos aos productos depositados, quer nas proprias alfandegas, quer fóra d'ellas.

Art. 7. Os donos ou consignatarios dos productos depositados podem beneficiar os mesmos productos, e tirar d'elles quantidades restrictamente indispensaveis para amostras, subordinando-se, por qualquer d'estes actos, á licença e inspecção da competente auctoridade aduaneira.

Art. 8. A armazenagem é paga em relação a cada mez, na seguinte razão :

50 réis por 100 kilogrammas para os seccoos;

100 réis por 100 litros para os liquidos.

§ 1.º A armazenagem nos pateos e telheiros das alfandegas é de metade dos preços designados n'este artigo.

§ 2.º A armazenagem da polvora nos pateos do estado é paga na razão de 1 real por kilogramma.

§ 3.º A armazenagem por espaço de tempo não excedente a quinze dias é paga na razão de 50 por cento dos preços referidos.

Art. 9. As mercadorias não despachadas no prazo de dois annos são vendidas em hasta publica, precedendo annuncio de trinta dias.

§ 1.º Do producto da arrematação deduz-se a importancia dos direitos em divida, da armazenagem e da beneficiação, e tambem da despesa da praça, e o saldo é depositado na junta da fazenda, para ser entregue a quem de direito o reclamar no prazo de dez annos.

§ 2.º Se, findo o prazo de dez annos, não tiver apparecido reclamação alguma fundada para a entrega do alludido saldo, reverterá este para a fazenda.

Art. 10. Os productos armazenados, provenientes de appre-

hensão, podem ser vendidos quando haja perigo de se arruinarem nos armazens.

§ 1.º Os productos apprehendidos, de sua natureza inflammaveis, e que não possam ser armazenados, vendem-se logo depois da apprehensão.

§ 2.º O preço da arrematação conserva-se em deposito até se resolver ácerca da legalidade da apprehensão, quando esta seja impugnada.

Art. 11. Os productos avariados pelo mar podem ter um abatimento proporcional nos respectivos direitos, quando a avaria exceda a 3 por cento.

§ unico. Sempre que seja possível, a parte avariada será separada da parte sã, sujeitando esta ultima aos direitos por inteiro.

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 24 de maio de 1877. — *José de Mello Gouveia.*

### Pauta

#### Importação

Numeração dos artigos	Nomenclatura	Unidades	Direitos Réis
1	Aguardente .....	Decalitre	\$250
2	Genebra, cognac, licores e qualquer outra bebida alcoolica.....	"	\$400
3	Vinho.....	"	\$200
4	Tabaco ... { em qualquer estado... charutos.....	Kilogramma 1:000	\$040 1\$200
5	Espadas .....	Uma	\$080
6	Espingardas.....	Uma	\$250
7	Polvora.....	Kilogramma	\$005
8	Miscanga .....	"	\$020
9	Pannos Dampés e outros.....	"	\$050
10	Varetas de cobre ou de estanho...	"	\$025
11	Zuzarte ou bertangil.....	"	\$020

#### Exportação

Numeração dos artigos	Nomenclatura	Unidades	Direitos Réis
1	Mancarra e outras sementes oleosas	Hectolitro	\$025
2	Oleo de palma .....	Decalitre	\$015
3	Cera .....	Kilogramma	\$015
4	Dentes de cavallo marinho ou de elephanta.....	"	\$020
5	Gommas .....	"	\$005
6	Couros em qualquer estado.....	Um	\$040
7	Pelless finas.....	Uma	\$100

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 24 de maio de 1877. — *José de Mello Gouveia.*

### CARTA REGIA DE 21 DE JUNHO

Confirma e ratifica a convenção consular de 24 de fevereiro ultimo, celebrada entre Portugal e a republica do Perú.

### DECRETO DE 4 DE JULHO

Confirmando o estabelecimento de uma alfandega na ilha de Chilcano, districto de Sofala, com a mesma organização da de Angoche.

### DECRETO DE 30 DE JULHO

Declarando em execução nas alfandegas da provincia de Moçambique a pauta, que segue o mesmo decreto e d'elle faz parte, assim como os artigos preliminares que a acompanham e as disposições relativas ao serviço de pilotagem.



## PORTARIA DE 9 DE OUTUBRO

Sua majestade el-rei ha por bem permittir, nos termos do artigo 5 do decreto de 23 de dezembro de 1869, que das alfandegas maritimas de 1.ª classe possam ser transferidas para a delegação da alfandega do Faro em Villa Real de Santo Antonio, quaesquer partidas de petroleo com destino a ser reexportado para portos estrangeiros; devendo, porém, aquelle genero ser recolhido em armazens particulares á custa dos despachantes, onde poderá conservar-se tão sómente por espaço de trinta dias, findo o qual será despachado para consumo, pagando os direitos segundo a verificação, que deverá effectuar-se no acto da descarga.

Paço, em 9 de outubro de 1877. — *José de Mello Gouveia.*

## DECRETO DE 20 DE DEZEMBRO

Transferindo a delegação da alfandega de Valença, em Ponte da Barca, para Lindoso.

## DECRETO DE 27 DE DEZEMBRO

Estabelece o imposto adicional de 6 por cento sobre os direitos arrecadados na alfandega de Dilly no districto de Timor.

## DECRETO DE 27 DE DEZEMBRO

Determina que as machinas e utensilios da agricultura e da industria, que a lei declaram livres de direitos de importação nas provincias ultramarinas, e bem assim os materiaes de construcção, que nellas forem importados, são isentos de pagamento de quaesquer direitos ou impostos, incluindo os destinados para obras publicas, e o estabelecido pelo decreto de 16 de novembro de 1872.

## ANNO DE 1878

DIRECÇÃO DOS CONSULADOS E DOS NEGOCIOS  
COMMERCIAES

## Extracto do regulamento sanitario do porto do Rio de Janeiro

Art. 34. Ninguém poderá entrar ou sair da embarcação que fôr detida para se proceder á desinfeccção, antes de ser ella declarada em livre pratica. Em tempos suspeitos nenhum passageiro poderá desembarcar antes da visita sanitaria.

Exceptuam-se o Inspector e seus ajudantes, que a poderão visitar sempre que fôr conveniente, sujeitando-se de cada vez que tiverem estado em contacto com as pessoas de bordo a uma desinfeccção em seus vestidos e outros objectos que comsigo levarem.

Art. 35. O capitão que consentir na infracção do artigo antecedente ficará sujeito a uma multa de 100\$000 a 500\$000 réis por cada pessoa que tiver entrado ou sahido de bordo.

Art. 36. Para evitar qualquer suspeita que lhe possa ser prejudicial, deverá o capitão, quando receber qualquer doente a bordo, exigir um attestado de facultativo, authenticado pelo respectivo consul, no qual se declare a natureza da molestia.

Art. 37. Toda a pessoa que infringir o artigo 34, além de pagar uma multa egual á que é imposta ao capitão, será obrigada a ficar detida a bordo até que a embarcação seja declarada em livre pratica, ou irá para o Lazareto, onde ficará sujeita aos mesmos cuidados empregados para com os passageiros.

Art. 38. É prohibida toda e qualquer communicação com o lazareto de observação e com o hospital do Santa Izabel; exceptuam-se os empregados do serviço sanitario e os que se sujeitarem ás medidas de precaução, tomadas em relação aos que estão nos mesmos lazareto e hospital.

As pessoas que infringirem este artigo ficam sujeitas á multa do artigo 35.

Art. 43. As pessoas que a bordo enfermarem de molestia pestilencial serão tratadas no hospital maritimo, e os affectados de outras molestias poderão optar entre o hospital da misericordia e outro qualquer.

O capitão que occultar a bordo os doentes de molestia pestilencial, ou os fizer medicar mesmo a bordo, incorrerá em uma multa de 100\$000 réis, por cada vez que fôr commettida essa falta.

Art. 46. Ninguem poderá transitar no vapor de visita sem permissão do ajudante de serviço ou ordem especial do inspector. Alguns objectos com destino ao hospital poderão ser transportados no mesmo vapor sempre que o ajudante ou o inspector julgar que não ha nisso inconveniente.

Art. 49. Se reinar alguma epidemia, o ajudante, quando fizer a visita, irá a bordo das embarcações que tiverem entrado de vespera, ou no mesmo dia, e procederá a um exame rigoroso pela ordem seguinte:

- Do estado do pessoal;
- Da camara, beliches e mais logares destinados á tripulação, officiaes e passageiros;
- Da roupa suja;
- Da agua potavel e das vasilhas que a contiverem;
- Dos alimentos;
- Da agua do porão por meio das bombas.

Art. 50. Se neste exame encontrar doentes de molestias pestilenciaes, os quaes tenham sido negados pelo capitão, serão elles immediatamente transportados no vapor para o hospital maritimo, o capitão será multado em 50\$000 a 400\$000 réis e a embarcação sujeita ao que se acha disposto para as que estiverem na terceira hypothese.

Art. 51. Se não houver doentes a bordo, mas alguns dos logares ou objectos de que trata o artigo 49 fôr encontrado em condições insalubres, o ajudante ordenará ao capitão que dê providencias immediatas para serem tiradas d'esse estado, sem o que lhe não concederá livre pratica, e ficará sujeito a uma multa igual á do artigo antecedente.

#### OBSERVAÇÕES

Para execução d'estas medidas ha uma lancha a vapor, que percorre todos os dias os ancoradouros, principiando o trabalho ás nove horas da manhã, e na qual são transportados os enfermos de molestias pestilenciaes para o hospital maritimo de Santa Izabel.

Esta lancha, que nos tempos de epidemia fará o serviço ás nove horas da manhã e ás tres da tarde, conduz a seu bordo o medico da visita interna, o qual deverá dirigir a para o navio,

que apresentar o signal de doente a bordo, a fim de recebê-lo e fazê-lo conduzir para o hospital maritimo.

A existencia de doente a bordo será indicada pela bandeira da nacionalidade do navio içada no tope do mastro de proa.

Direcção dos consulados e dos negocios commerciaes, em 16 de janeiro de 1878. — *Duarte Gustavo Nogueira Soares.*

#### CARTA DE LEI DE 26 DE MARÇO

Dom Luiz, por graça de Deus rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as côrtes geraes decretaram, e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1. Aos direitos de importação, cobrados nas alfandegas, sobre cereaes, nos termos da legislação vigente, será adicionado o imposto de 40 réis por 30 kilogrammas dos mesmos cereaes, estabelecido pela lei de 31 de março de 1827.

§ unico. Os cereaes destinados ao consumo da cidade de Lisboa continuam isentos do pagamento do mencionado imposto de 40 réis por 30 kilogrammas.

Art. 2. É abolido para os cereaes nacionaes e nacionalisados o imposto de que trata a referida lei de 31 de março de 1827.

Art. 3. São por esta fórma modificados e alterados o § 3.º do artigo 7 da lei de 31 de março de 1827, o artigo 3 do decreto de 23 de junho de 1870, e revogada toda a legislação em contrario.

Mandamos portanto, etc.

O conselheiro d'estado, ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda, a faça imprimir, publicar e correr. Dada no paço, em 26 de março de 1878. — EL-REI, com rubrica e guarda. — *Antonio de Serpa Pimentel.* — Logar do sêllo' grande das armas reaes.

Carta de lei, etc.

#### CARTA DE LEI DE 11 DE ABRIL

Dom Luiz, por graça de Deus rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as côrtes geraes decretaram, e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1. É o governo auctorisado a mandar cobrar por uma tabella de valores medios, organisaada pelo conselho geral das alfandegas e approvada pelo governo, os direitos *ad valorem* sobre os generos de exportação.

§ unico. A tabella de que trata este artigo será revista pelo mesmo conselho no fim de cada semestre, com o fim de manter

os ditos valores em harmonia com o estado dos mercados, sendo as alterações approvadas pelo governo.

Art. 2. É revogado o artigo 26 da lei de 13 de maio de 1864, que auctorizou, dentro das alfandegas, o desmancho, limpeza e mais preparos necessarios ao tabaco para a sua fabricação.

Art. 3. Fica revogada a legislação em contrario.

Mandamos portanto, etc.

O conselheiro d'estado, ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda, a faça imprimir, publicar e correr. Dada no paço, em 11 de abril de 1878.—EL-REI, com rubrica e guarda.—*Antonio de Serpa Pimentel*.—(Logar do sêllo grande das armas reaes).

Carta de lei, etc.

## CARTA DE LEI DE 6 DE MAIO

Dom Luiz, por graça de Deus rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as côrtes geraes decretaram, e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1. É approvado, na parte que depende de sanção legislativa, o regulamento geral do serviço de pilotagem das barras e portos do continente e ilhas adjacentes, que acompanha a presente lei.

Art. 2. Fica revogada a legislação em contrario.

Mandamos portanto, etc.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar a faça imprimir, publicar e correr. Dada no paço da Ajuda, em 6 de maio de 1878.—EL-REI, com rubrica e guarda.—*Thomaz Antonio Ribeiro Ferreira*.—(Logar do sêllo grande das armas reaes).

Carta de lei, etc.

### REGULAMENTO GERAL DO SERVIÇO DE PILOTAGEM DAS BARRAS E PORTOS DO CONTINENTE E ILHAS ADJACENTES

#### TITULO I

#### Disposições geraes para todos os portos

#### CAPITULO I

#### Corporação dos pilotos

regulamento haverá uma corporação de pilotos, organizada pela fórma adeante estabelecida. Todos os pilotos ficam sujeitos ás prescripções geraes do regulamento, e respectivamente ás especies para cada porto.

§ unico. Para os effeitos d'este regulamento são considerados portos sómente os que o mesmo regulamento como taes designa.

Art. 2. As corporações de pilotos estão sob as immediatas ordens dos respectivos capitães de portos ou de quem fizer as suas vezes. Mas o piloto-mór deverá cumprir as determinações que lhe forem directamente ordenadas pelo ministro dos negocios da marinha, ou pelo chefe do departamento, dando immediato conhecimento dellas ao capitão do porto.

Art. 3. As corporações de pilotos compõem-se das seguintes classes:

- Piloto mór;
- Sota-piloto mór;
- Cabos de pilotos;
- Pilotos.

§ unico. Os quadros dos pilotos estabelecidos neste regulamento não podem ser excedidos, salvo se as necessidades do serviço o exigirem urgentemente. Neste caso a corporação dos pilotos propõe o augmento, justificando-o e indicando o numero de pilotos de que carece. Estas propostas, informadas pelos capitães dos portos e chefes de departamentos, sobem á secretaria d'estado. A admissão d'estes pilotos é sujeita ás prescripções estabelecidas neste regulamento.

Art. 4. São da exclusiva attribuição dos capitães dos portos as propostas de nomeação e promoção para qualquer das classes dos pilotos, seguindo-se para a admissão, quando não haja outras razões de preferencia estabelecidas neste regulamento, a ordem das datas em que os candidatos tenham sido approvados para pilotos. A sua definitiva nomeação pertence ao governo.

§ unico. A admissão nas corporações dos pilotos verifica-se na classe de pilotos.

Art. 5. São condições indispensaveis para qualquer marítimo ser nomeado piloto:

- 1.º Não ter menos de vinte e um annos de idade nem mais de trinta e cinco, e ser julgado apto para o serviço pela junta de saude naval em Lisboa, e nas outras terras do reino pela junta militar de saude;
- 2.º Saber ler, escrever e contar correntemente;
- 3.º Ter bom comportamento moral e civil;
- 4.º Ter praticado por mais de cinco annos successivos no ser-

Será motivo de preferencia o haver servido de marinheiro a bordo de navios de guerra ou mercantes;

5.º Ter perfeito conhecimento da costa, dos baixos, escolhos, canaes, marcas, direcções de correntes, e outras circumstancias do porto e barra em que pretende servir;

6.º Saber amarrar e desamarrar os navios, ter conhecimento de manobra, rumos da agulha e governo do leme em qualquer embarcação.

§ unico. Apresentados os documentos comprovativos do que fica indicado em os n.ºs 1.º a 6.º, o candidato a piloto é examinado acerca da aptidão e conhecimentos para o desempenho do serviço; e se obtem approvação, considera-se habilitado a ser admittido como piloto.

Art. 6. O candidato a piloto que ficar reprovado no primeiro exame não poderá ser admittido a segundo, sem provar com documento idoneo que praticou por mais dois annos, nos termos do n.º 4.º do artigo antecedente. Se no segundo exame ficar reprovado, nunca mais poderá ser admittido a exame.

Art. 7. O piloto mór, e no seu impedimento o sota-piloto mór, e dois cabos de pilotos ou pilotos, nomeados expressamente pelo capitão do porto, constituem o jury do exame a que se refere o § unico do artigo 5.

§ 1.º Este jury é presidido pelo capitão do porto, e nos portos onde houver patrão mór fará este parte do jury.

§ 2.º São precisos tres votos unanimes dos examinadores para a approvação ou reprovação do candidato.

Art. 8. O candidato approvado, que não fôr admittido a piloto nos quatro annos decorridos depois do exame, tem de sujeitar-se a novo exame para ser nomeado piloto, salvo o caso de provar authenticamente haver empregado a maior parte d'aquelle tempo no serviço da barra ou pesca no porte em que pretende servir.

Art. 9. O certificado de approvação e as condições expressas no artigo 5 habilitam o marítimo para ser nomeado piloto. Quando haja vacatura, os marítimos assim habilitados requerem a sua admissão por via da capitania do porto. O capitão do porto, avaliando as circumstancias e o merito relativo de cada candidato, propõe aquelle que julga mais nos termos da lei, conforme o disposto no artigo 4, remettendo todos os requerimentos devidamente informados ao chefe do departamento, o qual, informando, faz subir o processo á direcção geral da marinha.

Art. 10. A nomeação dos pilotos é provisoria. Decorridos porém dois annos depois da admissão, são definitivamente nomeados, caso tenham dado provas durante aquelle periodo, de apti-

ção e capacidade para o serviço, e de bom comportamento; no caso contrario são demittidos.

§ unico. Logo que os pilotos tenham completado os dois annos de serviço provisorio, os chefes dos departamentos fazem as propostas necessarias e fundamentadas para a definitiva nomeação ou demissão dos mesmos pilotos. Os pilotos, depois de definitivamente nomeados, devem tirar os seus respectivos provimentos.

Art. 11. A vacatura de piloto mór é preenchida pelo sota-piloto mór; as vacaturas d'este e de cabos de pilotos são preenchidas por meio de concurso entre todos os cabos e pilotos, prevalecendo, em egualdade de outras circumstancias, a antiguidade e as melhores informações comprovadas pelo livro da matricula.

Art. 12. O marítimo que tenha prestado serviços relevantes na barra ou no porto, ou servindo como official marinheiro ou marinheiro nos navios do estado, official ou marinheiro nas embarcações mercantes, prefere, em egualdade de outras circumstancias na admissão, á classe de piloto.

Art. 13. Os marítimos, ainda que habilitados com cartas de exame para piloto, não podem exercitar esta profissão sem que estejam devidamente encorporados, salvo se pelas respectivas autoridades forem chamados a exercital-a. Exceptua-se todavia o caso previsto no artigo 39.

Art. 14. Tão sómente os pilotos encorporados, seja qual for a classe a que pertençam, são isentos de todo o serviço militar, tanto de terra como de mar, e bem assim de todos os encargos publicos pessoases, quer judiciaes, quer administrativos ou municipaes.

## CAPITULO II

### Administração da corporação dos pilotos

Art. 15. Todo o material necessario para o serviço da pilotagem deve ser propriedade das corporações dos pilotos.

§ 1.º O valor do material adquirido pela corporação é dividido em partes eguaes, segundo o numero dos pilotos, para ficar determinada a parte que a cada um d'elles pertence.

§ 2.º Por fallecimento ou demissão de algum dos pilotos da corporação, o piloto demittido ou os herdeiros do fallecido receberão em prestações mensaes a parte que lhes corresponder do capital com que elle tiver concorrido, ou segundo a avaliação do material que existir, conforme o estabelecido neste artigo, sendo esta mesma quantia descontada, tambem em prestações mensaes, ao piloto que preencher o lugar do fallecido ou demittido.

Art. 16. Os capitães dos portos visam as cedulas ou bilhetes passados para o pagamento e recepção das pilotagens das respectivas corporações.

§ unico. Os livros, em que devem ser lançados os registos d'estas cedulas ou bilhetes, são fornecidos aos capitães dos portos pelas corporações de pilotos, segundo o modelo junto, e ficam sendo propriedade das capitánias e alli archivados.

Art. 17. O pagamento das pilotagens, tanto de entrada como de sahida, é regulado pelos metros cubicos da arqueação das embarcações, segundo o respectivo registo, e na falta d'esto, pela medição feita pelas alfandegas. A importancia das pilotagens é a estabelecida nas tabellas relativas a cada um dos portos e paga em presença das cedulas de que trata o artigo antecedente.

Art. 18. Em cada uma das corporações de pilotos ha cinco livros, rubricados pelos respectivos capitães dos portos: um destinado ao registo das ordens do capitão do porto e mais autoridades superiores, e que digam respeito ao pessoal da corporação, e serviço da barra e do porto; outro para as matriculas, contendo em cada duas paginas da esquerda e direita o nome de cada piloto; e em resumo os premios, honvores e approvação de serviços, assim como os castigos, reprehensões e censuras, que a cada um couberem; no caso de ser geral o louvor ou a censura, isto é, com referencia a toda a corporação, procede-se analogamente, levando o resumo ás paginas destinadas á *corporação dos pilotos*; o terceiro livro serve para registar as consultas e termos; o quarto para escripturar a receita e despesa da corporação, e o quinto, finalmente, serve de livro caixa.

§ 1.º No livro de receita e despesa devem escripturar-se todas as quantias recebidas e a sua proveniencia, e similhantemente todas as dispendidas.

§ 2.º No livro caixa escriptura-se:

1.º Quota até 1 por cento tirada da receita total para custeio das embarcações e outro material;

2.º Importancias descontadas aos pilotos, quando admittidos na corporação para adquirirem a parte egual áquella que os pilotos já incorporados tenham nas embarcações e mais material do serviço;

3.º Producto de vendas de embarcações ou de objectos que não convenham ao serviço;

4.º Quantia ou parte que possa pertencer á corporação, por qualquer achado fóra da barra, no rio, ou nas praias, ou finalmente qualquer importancia que á corporação advenha, ou lhe seja legada.

§ 3.º Nas corporações de pilotos ha uma commissão de admi-

nistração para gerir os fundos da caixa, que se destinam á compra do material, fabricos, concertos, etc. A commissão de administração compete zelar os interesses economicos da corporação para com a qual é responsavel, e é composta de sota-piloto mór, e mais quatro pilotos eleitos pela corporação.

Art. 19. A importancia das pilotagens em geral, trabalhos nos rios, ou quaesquer outros serviços, previstos ou não neste regulamento, é recolhida em cofres com tres diferentes chaves, das quaes são clavicularios, em cada porto, o piloto mór, o escrivão da corporação e um cabo de pilotos ou piloto eleito pela classe.

§ unico. Nos portos onde não houver piloto mór cabe este encargo ao piloto mais graduado.

Art. 20. A divisão do rendimento recolhido em cofre póde ser semanal ou mensal, conforme convier ás corporações, cabendo ao piloto mór duas partes, ao sota-piloto mór parte e meia, a cada um dos cabos (onde os houver) uma e um quarto, e a cada um dos pilotos uma parte.

Art. 21. São afixados nas estações principal e parciaes da corporação, no principio de cada mez, dois balancetes, um com o desenvolvimento da receita e despesa geral da mesma corporação, e outro declarando as quantias que entraram na caixa ou d'ella sahiram, e qual o total existente na mesma caixa.

§ 1.º Até ao dia 15 de cada mez é presente ao capitão do porto uma conta corrente, documentada, da receita e despesa da corporação, relativa ao mez antecedente, e assignada pelos quatro clavicularios.

§ 2.º O capitão do porto, achando a conta conforme, lança nella o competente visto, de approvação, e em seguida remette-a á corporação onde deve ficar archivada, e quando as contas apresentadas não estiverem no caso de ser approvadas por falta de documentos ou por irregularidades, as fará regularisar na devida fórma.

Art. 22. Um dos pilotos serve de escrivão para escripturar os livros de que trata o artigo 18, e fazer todo o mais serviço de escripturação da corporação.

Art. 23. Quando nas classes de pilotos não haja individuo idoneo para exercer as funções de escrivão, poderá o cargo ser exercido por pessoa extranha á corporação, mas eleita por ella.

Art. 24. Compete ao piloto mór propor ao capitão do porto a pessoa eleita pela corporação para exercer as funções de escrivão, observando-se a similhante respeito o seguinte:

1.º Quando houver pilotos competentemente habilitados, sahirá o eleito de entre elles, e em egualdade de circumstancias preferirá o mais habilitado para o serviço activo;

2.º Não havendo pilotos habilitados, poderá ser eleita pessoa extranha á corporação, apresentando attestados de bom comportamento, e documentos de habilitações de escripta e contabilidade;

3.º O individuo que exercer as funções de escriptão da corporação, sendo piloto, terá o seu quinhão o mais metade, e sendo extranho á corporação, terá nos portos de Lieboa e do Porto um quinhão, nos demais portos metade de um quinhão;

4.º As despezas de livros, papel, pennas, tinta, e em geral de todos os objectos de escripturação, ficam a cargo do cofre da corporação.

Art. 25. Quando por qualquer eventualidade o piloto é obrigado a seguir viagem no navio que o tiver recebido para pilotar, o capitão ou proprietario do mesmo navio, não tendo feito previo ajuste, é obrigado a pagar diariamente ao piloto 800 réis e uma ração até o restituir ao porto em que o recebeu.

Art. 26. Quando qualquer navio fica de quarentena, ou torna a sair sem ter communicado com a terra, deixando o piloto no lazareto, o capitão ou proprietario pagará ao mesmo piloto 600 réis diarios, e a ração de bordo, durante o tempo que elle estiver de quarentena, sendo esta a bordo de qualquer navio, e 800 réis igualmente diarios mas sem ração, sendo em terra.

Art. 27. Quando o navio suspeito ou infeccionado tem de tornar a sair sem haver tido communicação com a terra, e leva a bordo o piloto que havia recebido para entrar, o capitão ou proprietario lhe pagará 800 réis diarios e ração, enquanto o mesmo piloto não for restituído ao porto a que pertencer.

Art. 28. Quando algum piloto fallecer, a sua carta de nomeação será remetida, por via do chefe de departamento, ao ministerio da marinha, para ser inutilisada, devendo depois, pela mesma via, ser mandada entregar a quem ficar pertencendo. O mesmo se praticará com as cartas d'aquelles pilotos, que por qualquer motivo forem despedidos da corporação.

### CAPITULO III

#### Serviço dos pilotos

Art. 29. Compete aos capitães dos portos dar as instrucções concernentes ao serviço da barra, do rio e das estações dos pilotos, em conformidade ás disposições d'este regulamento.

Art. 30. Os capitães dos portos superintendem no serviço de pilotagem, no qual têm immediata vigilancia e auctoridade, sendo porém com elles responsaveis pela execução rigorosa do mesmo

serviço os pilotos môres e sotas. Cumpre-lhes tomar conhecimento de todo o pessoal e material do serviço a que se destinam as corporações de pilotos, fazendo reparar ou renovar o material necessario, segundo o estado dos fundos em caiza.

Art. 31. Todas as ordens relativas ao serviço de pilotagem devem ser dirigidas ao piloto môr, e no seu impedimento ao sota-piloto-môr, e no impedimento de ambos ao piloto que servir de chefe da corporação, o qual deverá ter sido designado pela auctoridade maritima do porto.

Art. 32. O piloto môr, e no seu impedimento quem o substituir, é o chefe da corporação dos pilotos, e como tal dirige o serviço conforme as disposições em vigor, e segundo as ordens que receber, nos termos d'este regulamento. Em circumstancias extraordinarias e urgentes resolverá por deliberação propria, ou havendo previamente consultado o sota e mais pilotos nas barras onde estas consultas são indispensaveis, e de tudo dará immediato conhecimento á respectiva auctoridade maritima.

Art. 33. A consulta verificar-se-ha tambem toda a vez que a necessidade d'ella for indicada pelo sota ou por qualquer outro piloto. Lavrar-se-ha sempre termo d'essa consulta, que será assignado por todos que tomarem parte n'ella, e dar-se-ha copia do termo ao capitão do porto.

Art. 34. Nenhum piloto pôde trocar com outro o serviço que lhe tenha sido destinado ou lhe compita fazer.

Art. 35. O local da residencia dos pilotos, quando não esteja expressamente designado n'este regulamento, com relação a qualquer dos portos, será determinado segundo as conveniencias do serviço pelo respectivo capitão do porto.

Art. 36. Nenhum piloto pode ausentar-se do logar da sua residencia sem licença previa. A licença até vinte e quatro horas pôde ser concedida pelo piloto môr ou por quem o substituir. As licenças por mais de vinte e quatro horas e até oito dias improrogaveis, podem ser concedidas, por escripto, pelo capitão do porto. As licenças por praso superior a oito dias só as pôde conceder o ministerio da marinha. As licenças neste ultimo caso são sem direito para o requerente á percepção de proventos, quando excedam trinta dias improrogaveis em cada anno.

§ unico. O piloto que adoecer participará por escripto ao piloto môr, para este o fazer constar ao capitão do porto, juntando logo, ou dentro de curto praso, a competente certidão de facultativo.

Art. 37. As licenças sem direito a proventos não podem exceder a seis mezes seguidos ou interpolados em cada anno.

Sempre que a licença for por mais de um mez, o piloto licen-

ciado, sendo piloto mór, sota, ou cabo de piloto será substituído pelo piloto mais antigo, a quem gradualmente competir qualquer d'aquellas substituições, o qual perceberá os proventos correspondentes ao serviço que desempenhar.

Art. 38. Quando por doença devidamente comprovada, qualquer dos pilotos de que tracta o artigo antecedente deixar de servir por mais de um mez, será substituído pelo que se lhe seguir mais antigo, se as circumstancias de serviço assim o exigirem. Neste caso o piloto assim impossibilitado vencerá somente um quinhão, e o que o substituir receberá os proventos estabelecidos para o logar que interinamente exercer. Outro qualquer piloto doente por mais de um mez só perceberá meio quinhão.

Art. 39. Não é permitido a marítimo extranho á corporação pilotar nenhum navio. Quando os capitães ou mestres de navios recebam para o dito serviço individuo que não pertença á corporação, ficam obrigados a pagar aos pilotos encorporados a devida pilotagem.

§ unico. Se por circumstancia extraordinaria, e nos termos d'este regulamento, o serviço de pilotagem for desempenhado por piloto extranho á corporação, deverá esta pagar ao dito piloto a importancia do trabalho feito, e havel-a do capitão do navio.

Art. 40. Todas as embarcações mercantes, nacionaes ou estrangeiras, com excepção das de pesca e costeiras, são obrigadas a tomar piloto para entrarem e sahirem as barras, e navegarem nos rios ou interior dos portos do reino.

§ 1.º Será promptamente fornecido piloto a toda a embarcação de pesca ou costeira, logo que a mesma embarcação o reclame.

§ 2.º Para os effeitos d'este artigo a navegação costeira é tão somente a que se faz em toda a extensão da costa de Portugal.

Art. 41. Sómente força maior, competentemente provada, isenta os capitães ou mestres das embarcações da immediata responsabilidade que lhes possa resultar da falta de cumprimento da prescripção do artigo antecedente; entretanto o não haver tomado piloto, seja o motivo qual fôr (salvo o da falta da embarcação fóra da barra para fornecer pilotos), não desobriga a embarcação do pagamento das respectivas pilotagens, que entrarão na caixa da corporação.

§ 1.º São documentos competentes para se verificar a estada de embarcação fóra da barra, para fornecer pilotos, as participações diarias das localidades de onde as mesmas embarcações devem ser vistas. Ficam sujeitos a severa correção os encarregados das embarcações de pilotagem, quando se prove pouco

zêlo e actividade em fornecer piloto ao navio que demande a barra.

§ 2.º Em occasião de máu tempo e quando as embarcações de pilotagem, por causa de distancia ou qualquer outra eventualidade, não possam de prompto fornecer piloto a qualquer navio que demande a barra, este, não querendo perder a sua posição, poderá tomar piloto (sendo habilitado) em qualquer embarcação de pesca, pagando-lhe a pilotagem que convencionar, mas nunca inferior á estabelecida na tabella do respectivo porto, e de accôrdo com o estabelecido no artigo 40.

Art. 42. As disposições dos dois artigos antecedentes não são applicaveis aos navios de guerra nacionaes e estrangeiros, os quaes somente tomarão pilotos quando assim o queiram; e tomando-os, ficam sujeitos ás tarifas estabelecidas.

Art. 43. Logo que se reconheça que uma embarcação deva ser pilotada, o piloto mór ou a pessoa encarregada d'este serviço lhe enviará piloto, com a maior brevidade possivel, empregando para esse fim os meios que tiver á sua disposição.

Art. 44. Logo que o piloto chega a bordo do navio que tem de pilotar, deve apresentar-se ao capitão ou mestre e saber d'elle as qualidades da embarcação, isto é, qual o seu estado, se governa e vira bem, se aguenta sem risco a maior força da véla, se a marcha é boa, mediocre ou má; informar-se dos metros ou pés de agua que demanda, se tem as necessarias ancoras e amarras ou correntes, e se estão em bom estado e devidamente talinhadas e desembaraçadas para servirem; se tem os cabos de manobra safos e as precisas espias; as embarcações miudas indisponiveis e a gente necessaria para a manobra.

§ unico. O piloto reclamará do capitão ou mestre aquellas providencias que a urgencia e mais circumstancias lhe dictarem, sem deixar de tomar conta do navio, ainda quando faltarem alguns dos objectos a que se refere este artigo.

Art. 45. Ao piloto compete determinar e dirigir a navegação do navio. As manobras são de exclusiva competencia da guarnição. No caso porém de que a navegação seja á espia, cabe tambem ao piloto toda a responsabilidade da direcção e execução de tal faina.

Art. 46. Nenhum piloto deixará de pilotar o navio de que fôr encarregado, nem sahirá de seu bordo sem haver concluído o serviço para que foi recebido, salvo por ordem superior ou depois de ser substituído por outro piloto para isso devidamente auctorisado, ou finalmente quando o capitão do navio se negue a seguir as indicações do mesmo piloto.

Art. 47. Quando algum piloto, por circumstancias do tempo

ou peculiares do navio, julgar inconveniente qualquer manobra, e o proprietario, o capitão ou outro individuo de bordo insistir por ella, deverá immediatamente declarar, em presença da equipagem, que não continua a dirigir a navegação; e deixando toda a responsabilidade ao capitão, retirar-se-ha para a coberta do navio, se não poder retirar-se logo para terra, cessando assim as suas attribuições a bordo, e dando elle promptamente parte do acontecido ao capitão do porto.

Art. 48. O piloto, logo que entra a bordo de qualquer embarcação, deve considerar-se tambem como delegado das repartições de saúde publica e da alfandega, até ao momento em que se apresentem as visitas d'aquellas repartições. Para bem poder desempenhar taes funções ser-lhes-hão fornecidas pelos capitães dos portos resumidas instrucções relativas ao serviço sanitario e fiscal.

Art. 49. O piloto deve ser sobrio, attencioso para com todos os individuos da guarnição do navio que pilotar, e ouvir quaesquer observações que lhe sejam feitas, sem esquecer que, como o primeiro responsavel pela segurança do navio, tem a liberdade de adoptar ou rejeitar as indicações que se lhe fizerem.

§ unico. É expressamente prohibido aos pilotos pedir aos tripulantes ou passageiros dos navios que pilotarem quaesquer generos ou dinheiro, a titulo de gratificação pelo seu trabalho, ou sob qualquer pretexto.

Art. 50. Quando o piloto fôr inquirido ácerca de qualquer circumstancia, pelas fortalezas, escaleres dos navios de guerra, dos registos dos portos e das autoridades fiscaes ou de saúde publica, dará todos os esclarecimentos que lhe pedirem e estiverem ao seu alcance, sempre que o possa fazer sem maior desvio da attenção que, primeiro que tudo, deve prestar á navegação do navio.

Art. 51. Nas barras em que por falta de agua houver receio de que na cava da vaga o navio possa tocar, o piloto exigirá que o leme seja perpendicularmente peado, a fim de que não se desloque, e em todo o caso para prevenir qualquer eventualidade, haverá sempre duas talhas em supporte do systema ou apparelho por que se mover o leme.

Art. 52. Na entrada e saída das barras, na navegação dos rios ou pelo interior dos portos, observar-se-hão os preceitos consignados no decreto de 12 de março de 1863 (junto a este regulamento) e todas as mais disposições em vigor e regras estabelecidas.

§ unico. Exceptua-se o caso em que circumstancias extraordinarias obriguem ao contrario, ficando comptudo os pilotos sem-

pre sujeitos ás penas impostas n'este regulamento, quando por culpa propria, erro ou negligencia causarem avarias.

Art. 53. O piloto da barra ou do rio deve prevenir que a manobra se faça de modo que o navio possa parar ou ancorar rapidamente, e sem risco de causar ou soffrer avarias.

Art. 54. O piloto deve permanecer a bordo do navio que dirige, até concluir o serviço de que se acha encarregado, quer seja deitando o navio de barra em fóra, quer entrando a barra, demandando ancoradouro, ou mudando de amarração, e n'estes dois ultimos casos o serviço só termina quando o navio estiver amarrado no ancoradouro em que tiver de ficar.

Art. 55. O piloto que não tiver amarrado pela devida fórma o navio de que estiver encarregado, no caso de que a falta evidentemente sua, terá obrigação de o amarrar novamente, sem que por isso receba nova paga, e será castigado segundo a gravidade do facto.

Art. 56. Com tempo regular, não deve qualquer navio, estando amarrado, negar-se a receber espia, para que outro possa mudar de situação ou amarrar-se melhor; porém em occasiões de tempestade ou grandes correntes fica ao prudente arbitrio de quem estiver a bordo o receber ou não a espia, salvo o caso de ordem positiva do capitão do porto, patrão mór, ou piloto mór, e tambem se o proprietario, ou o capitão do navio que precisar dar a espia se comprometter a pagar todo e qualquer prejuizo que possa causar.

Art. 57. O navio que não estiver devidamente amarrado, e receber avaria feita por outra embarcação, não poderá reclamar indemnisação alguma pelo damno recebido, e será responsavel pelo prejuizo que por tal motivo causar aos navios devidamente amarrados.

Art. 58. Os navios que navegarem á véla, a vapor, a robo-que ou á espia, são responsaveis pelas avarias que causarem áquelles que estiverem devidamente amarrados.

Art. 59. O piloto mór, independentemente de ordem do capitão do porto, mas sem prejuizo do serviço das pilotagens, levando por turno os pilotos que julgar necessarios, sondará com frequencia, e sempre depois de enchentes, temporacs, grandes maresias e grandes marés, a profundidade e direcção da barra, e do resultado dará logo parte ao capitão do porto. Estes trabalhos serão trimestralmente remettidos á direcção geral da marinha, conforme o modelo junto.

Art. 60. O piloto mór participará tambem ao capitão do porto toda e qualquer occorrença na costa, barra e porto, pharoes, marcas, assim como todos os acontecimentos maritimos que ve-



nam ao seu conhecimento. Dará semestralmente parte do estado dos pharoes, e da qualidade e regularidade de serviço que prestam á navegação.

Art. 61. O piloto mór participará igualmente ao capitão do porto qualquer falta ou occorrença que se dê no pessoal e material da corporação.

§ unico. O piloto mór entregará ao capitão do porto, até ao dia 15 de novembro de cada anno, um relatório circumstanciado do estado da corporação, podendo propor as alterações que julgar convenientes ao serviço da mesma corporação, e em geral tudo quanto interessar á navegação da barra e porto onde servir e ao commercio.

Art. 62. As embarcações de pilotos, hiates, barcos, catraias, etc., são pintadas de preto, tendo escripta a branco no costado de ambos os bordos, e em letras que abranjam toda a altura desde a linha de agua até á borda, a palatra — *Pilotos* —, do mesmo modo terão a preto a letra *P* nas vélas mestras, occupando o espaço desde a ultima rizadura até ao *gorutíl*. No tope mais alto terão sempre de dia e de noite içado um signal branco orlado de azul com a letra *P* a preto, conforme o modelo *A*. Este signal deve ser sempre içado á prôa do escaler, barco ou catraia, que conduzir piloto para bordo ou de bordo de algum navio.

§ unico. De noite e nas embarcações proprias, estará sempre içado o pharol branco de que tracta o decreto de 12 de março de 1862.

#### CAPITULO IV

##### Transgressões e penalidades

Art. 63. O piloto que transgadir as disposições d'este regulamento incorrerá, segundo a gravidade da infracção, nas penas disciplinares de reprehensão publica, suspensão de um a tres mezes, prisão até um mez, e multa de 5\$000 réis a 20\$000 réis, e demissão, salvos os casos previstos nos artigos seguintes com pena especialmente designada.

Art. 64. O piloto que encalhar ou causar qualquer avaria, e não justificar perante a competente auctoridade, que o acontecimento procedeu de incidente imprevisto ou de força maior, e não de erro ou falta de zelo e attenção, será punido pela primeira com a suspensão do exercicio pelo tempo de quinze a sessenta dias; pela segunda com prisão de dez a vinte dias e multa de 5\$000 até 15\$000 réis, e pela terceira com igual tempo de prisão, multa e demissão do serviço.

§ unico. A pena de demissão só poderá ser applicada, prece-

dendo conselho de investigação, perante o qual o piloto accusado aduza a sua defeza:

Art. 65. O piloto que sem a competente ordem deixar ou abandonar o navio que estiver encarregado de pilotar, antes de ter completado o serviço para que foi recebido a bordo, será punido com suspensão de exercicio por tempo de quinze a sessenta dias. No caso de reincidencia a pena será de prisão de cinco a quinze dias, e multa de 2\$000 a 10\$000 réis; e se ao abandono do navio pelo piloto se seguir avaria, encalhe ou perda, ficará o mesmo piloto sujeito ás penas correspondentes, segundo o artigo anterior.

Art. 66. O piloto que se embriagar, estando de serviço, será pela primeira vez reprehendido publicamente, pela segunda será punido com a suspensão do exercicio por quinze a sessenta dias, pela terceira com quinze dias de prisão e multa de 10\$000 réis, e pela quarta com trinta dias de prisão e demissão de serviço.

Art. 67. Quando por motivo de embriaguez, o piloto, achando-se de serviço, causar qualquer avaria, será punido pela primeira vez com quinze dias de prisão e multa de 10\$000 réis, e pela segunda com trinta dias de prisão e demissão do serviço.

Art. 68. O piloto a quem se provar que emprestou a sua carta a qualquer individuo, e que este se serviu d'ella para fins fraudulentos, será pela primeira vez punido com um mez de prisão e 20\$000 réis de multa; e, reincidindo, com a demissão do serviço.

§ unico. As demissões de que tractam este e os artigos antecedentes são da attribuição do governo, mediante proposta do respectivo capitão do porto, baseada sobre a informação do piloto mór, precedendo conselho de investigação no caso do § unico do artigo 64.

Art. 69. A proposta para demissão deve ser sempre acompanhada, além da informação citada no artigo antecedente, de uma copia do que constar no livro 2.º de que tracta o artigo 18, com relação ao piloto proposto para demissão.

§ unico. O piloto que tiver sido demittido não pôde, sob titulo algum, ser novamente admittido.

Art. 70. O piloto que por falta commettida fôr punido com suspensão do exercicio ou com pena mais grave, não terá direito a vencimento algum durante o prazo do castigo.

§ unico. Aos pilotos que forem presos por se tornarem suspeitos de qualquer crime ou abuso, e a respeito dos quaes a auctoridade tenha de proceder a averiguações, ou por simples correcção, abonar-se-ha metade de um quinhão para alimentos, durante o tempo da detenção.

Art. 71. As multas, quando não sejam immediatamente satis-

feitas pelos delinquentes, ser-lhes-hão descontadas pela quarta parte nos pagamentos que successivamente se seguirem, e serão escripturadas em separado dos mais dinheiros e contas da corporação.

§ unico. As multas constituem receita do estado, e depois de satisfeitas na sua totalidade pelo delinquente, serão por meio de guia remetidas pelo capitão do porto ao competente cofre.

Art. 72. As penas impostas no presente regulamento são puramente disciplinares e sem prejuizo das penas maiores a que os pilotos ficam sujeitos, segundo a legislação penal, pelos factos que praticarem.

## TITULO II

### Disposições especiaes para cada um dos portos do continente

#### CAPITULO V

##### Lisboa

Art. 73. O pessoal da corporação dos pilotos da barra e rio de Lisboa é o seguinte:

- 1 Piloto mór;
- 1 Sota-piloto mór;
- 6 Cabos de pilotos;
- 76 Pilotos;
- 4 Moços.

§ unico. Dos 4 moços são destinados 3 para o serviço dos hiates e o quarto para a canôa do serviço geral da pilotagem.

Art. 74. O material indispensavel para o serviço da corporação e por ella fornecido, custeado e sempre conservado em actividade, deve ser pelo menos o seguinte:

- 3 Hiates para o serviço de pilotagem fóra da barra;
- 1 Canôa para levar mantimentos e pilotos fóra da barra;
- 3 Embarcações para o serviço de Cascaes, sendo 1 salvavidas 1 saveiro e 1 bote.

§ unico. É fixado em 150,000 réis o valor da parte do material correspondente a cada piloto incorporado.

Art. 75. O piloto mór deve residir em Lisboa, perto da capitania do porto, e o sota-piloto mór no Bom Successo, perto da torre de Belem: aquelle para dirigir o serviço na capitania, e este para o dirigir na estação de pilotagem no Bom Successo.

Art. 76. A corporação dividir-se-ha em tres esquadras; a primeira em Lisboa, a segunda no Bom Successo e a terceira a

bordo dos hiates no serviço de fóra da barra, correndo assim alternadamente por todos os pilotos o serviço da pilotagem da entrada, sahida e trabalhos no rio.

§ unico. Durante o inverno haverá mais uma esquadra em Cascaes, e no verão haverá alli apenas um cabo ou piloto para cuidar do arranjo e conservação das embarcações do serviço da corporação.

Art. 77. O serviço de pilotagem da barra será feito por dois hiates, devendo um conservar-se ao norte e outro ao sul, em posições que possam pilotar os navios que demandem qualquer das duas barras.

Art. 78. A bordo de cada um dos hiates haverá um cabo de pilotos, que será o encarregado do barco, e o responsavel para todo o serviço de pilotagem da sua posição, competindo-lhe detalhar os pilotos que forem precisos.

Art. 79. O capitão do porto dará, por intermedio do piloto mór, as instrucções precisas aos encarregados dos hiates, chefes em Cascaes e no Bom Successo.

§ unico. Tanto os encarregados dos hiates como os chefes das estações são responsaveis para com o capitão do porto pelo serviço que lhes é commettido, sob a responsabilidade geral e principal do piloto mór.

Art. 80. Ao cabo de pilotos destacados em Cascaes cumpre vigiar o serviço de pilotagem fóra da barra, e dirigir, conforme as instrucções que lhe devem ser dadas pelo capitão do porto, os pilotos alli estacionados. Quando os hiates arribarem para dentro da barra por causa do tempo, deverá logo o mesmo cabo participar esta occorrença ao capitão do porto, mencionando a qualidade das embarcações que ficarem fóra da barra e á vista, assim como se o estado do mar em Cascaes permite sahida, sem risco, ás embarcações destinadas a fornecer pilotos aos navios que demandam a barra. Além d'esta participação extraordinaria remetterá outra diariamente e depois do nascer do sol, em relação a esta hora, e ao meio dia e sol posto do dia antecedente, especificando a posição dos hiates, se passaram pilotos a navios de entrada e receberam os de sahida, ou se entraram os hiates para dentro da barra, ficando fóra alguma embarcação de pesca; e em geral todas as circumstancias dignas de menção.

Egaaes communicações serão feitas pelo encarregado do posto semaphorico de Cascaes, segundo instrucções especiaes que lhe devem ser dadas.

Estas communicações e as do cabo de pilotos servem tambem para o capitão do porto decidir as questões que houver por causa

dos navios que não recebem piloto, estando os hiates fóra da barra.

Art. 81. Logo que o navio entrado chegue em frente da torre de Belem, ahí receberá um piloto d'esta estação para o conduzir ao ancoradouro, e o piloto que o conduziu na entrada regressará para o hiate em que se achar de serviço, apresentando-se para esse fim ao chefe na estação de pilotagem do Bom Successo.

§ unico. Qualquer chefe de esquadra de pilotos a bordo dos hiates, em Cascaes e no Bom Successo, que por negligencia ou má fé deixar de cumprir com rigor e escrupulo as instrucções que lhe forem dadas e o serviço que lhe está commettido, será, conforme a natureza da falta ou culpa, suspenso de oito a trinta dias com meio vencimento, multado de 5\$000 réis a 20\$000 réis, e demittido.

Art. 82. O piloto que pilotar navio de entrada até Belem, conservar-se-ha a bordo, enquanto o navio não fór visitado pela saude e registro do porto. Quando por qualquer circumstancia lhe não mandem piloto para o render, deverá conduzir o navio ao ancoradouro.

§ unico. Se a urgencia do serviço exigir que este mesmo piloto largue o navio, para ir fóra da barra exercer as suas funcções, assim o fará, determinando ao capitão do navio que não siga para o ancoradouro sem ter outro piloto a bordo, salvos os casos previstos neste regulamento.

Art. 83. O piloto que conduzir qualquer navio para o quadro da alfandega, ou para outro qualquer ancoradouro, não poderá retirar-se de bordo sem deixar o mesmo navio completamente amarrado; quando assim não proceda, será devidamente punido.

Art. 84. Quando o navio vier a ordens, e por esta circumstancia o capitão o pretenda fundear a um só ferro, o piloto deve ancorar o mesmo navio para oeste da Cordoaria, e sempre muito distante das embarcações que estiverem de quarentena.

Art. 85. A paga de pilotagens será regulada pela fórmula seguinte:

#### **Embarcações de longo curso, de véla ou a vapor**

Pilotagem de sahida da barra, e de entrada até Belem:

Até 240 metros cubicos, cada metro — 30 réis.

Cada metro cubico que exceder a 240 até 500 — 10 réis.

Cada metro cubico que exceder a 500 — 5 réis.

Qualquer porém que seja o numero de metros cubicos que meça a embarcação, a paga de entrada ou sahida nunca será inferior a — 4\$000 réis.

O maximo nunca excederá a — 13\$500 réis.

As embarcações costeiras que não são obrigadas a tomar piloto, quando o queiram receber, pagarão as pilotagens fixadas para os navios de longo curso.

#### **Embarcações de longo curso seja qual fór o seu motor**

Trabalhos no rio

Até 240 metros cubicos — 1\$200 réis.

Cada metro cubico que exceder a 240 — 5 réis.

Qualquer porém que seja o numero de metros cubicos que meça a embarcação, a paga d'esta pilotagem nunca excederá a 3\$000 réis.

Cada dia de trabalho que exceder áquelle em que fór para bordo o piloto, além da razão diaria de bordo — 800 réis.

As embarcações costeiras que tomarem piloto pagarão o que fica determinado para as embarcações de longo curso.

#### **Embarcações costeiras de véla ou a vapor que se não empregam exclusivamente nesta navegação**

Trabalhos no rio

Até 150 metros cubicos — 1\$200 réis.

Cada metro cubico que exceder a 150 — 5 réis.

Qualquer que seja a lotação da embarcação, a paga de pilotagem pelo trabalho de um dia no rio nunca excederá a — 2\$000 réis.

Cada dia a mais d'aquelle em que fór o piloto para bordo, além da razão — 800 réis.

Art. 86. Compete ao piloto mór, sota-piloto mór e aos cabos de pilotos pilotar de sahida aos navios de guerra nacionaes e estrangeiros; quando estes requisitem piloto nas entradas, deverão preferir-se para este serviço os pilotos mais habilitados que estiverem nos hiates de serviço da barra.

Art. 87. É da responsabilidade do piloto que fundear qualquer embarcação, amarral-a convenientemente, seja no quadro da fiscalisação ou noutra qualquer ancoradouro no rio. Quando o piloto entender que não tem logar no quadro para amarrar com segurança o navio que pilotar, fundear-o-ha fóra do quadro onde lhe fór indicado pelo fiscal da alfandega.

Art. 88. As embarcações de guerra estrangeiras só devem ser ancoradas a oeste do alinhamento do Ginjal á Rocha do Conde de Obidos até norte sul do rio de Alcantara.

§ unico. Neste ancoradouro não devem os pilotos fundear navios mercantes.

Art. 89. Se o commandante de navio de guerra estrangeiro obrigar o piloto a fundear fóra d'este ancoradouro, deverá o mesmo piloto, logo que amarrar o navio, dar parte ao capitão do porto do occorrido, para esta auctoridade proceder como julgar conveniente.

Art. 90. Os pilotos, logo que entrem a bordo dos navios que pilotarem de entrada, entregarão aos capitães exemplares d'este regulamento e do da policia do porto.

Art. 91. O official da marinha mercante matriculado na capitania do porto de Lisboa como capitão de qualquer embarcação portugueza, e que nesta qualidade tenha feito trinta viagens redondas de longo curso, poderá ser examinado de piloto da barra e rio de Lisboa; e obtendo a competente carta, não é obrigado a tomar piloto nas embarcações que commandar.

## CAPITULO VI

### Porto

Art. 92. O pessoal da corporação dos pilotos da barra do Porto é o seguinte:

- 1 Piloto mór;
- 1 Sota-piloto mór;
- 2 Cabos de pilotos;
- 36 Pilotos.

E os moços ou serventes precisos para a guarda e conservação do material da corporação.

§ 1.º Este quadro será preenchido com os actuaes pilotos de numero e com os supranumerarios mais antigos que nelle couberem, pertencendo a estes ultimos e aos da mesma procedencia que de futuro entrarem no quadro, tres quartos da parte inteira de lucros que, segundo o artigo 20, pertence aos pilotos — parte que é garantida aos actuaes pilotos de numero emquanto não passarem a outra classe.

§ 2.º Esta differença na distribuição de proventos na classe dos pilotos da barra do Porto durará sómente emquanto na mesma classe se conservar algum dos actuaes pilotos de numero; cessando esta circumstancia, a distribuição dos proventos será feita conforme dispõe o referido artigo 20.

Art. 93. Todos os pilotos que fazem parte d'esta corporação são obrigados a residir em S. João da Foz ou nas suas proximidades, de maneira que possam bem desempenhar o serviço de pilotagem.

Art. 94. O serviço da corporação dos pilotos será feito por duas esquadras, compondo-se cada uma de um cabo de pilotos, e de metade dos pilotos. As esquadras alternarão no serviço successivamente todos os quinze dias, sendo uma para sahida e trabalhos no rio, e a outra para os serviços fóra da barra e entradas das embarcações até ao ancoradouro.

Art. 95. O serviço de pilotagens de entrada e sahida será feito por escala, determinada pelo piloto mór.

Art. 96. O piloto a quem pertencer pilotar navio de entrada é obrigado a conduzi-lo de fóra da barra até ao ancoradouro; aquelle a que por escala pertencer pilotar navio de sahida deve desde o ancoradouro dirigi-lo até fóra da barra.

Art. 97. O piloto encarregado de pilotar e conduzir qualquer embarcação de entrada ou sahida da barra é o unico responsavel pela embarcação que tem a seu cargo, salva a excepção do artigo seguinte.

Art. 98. O piloto mór, ou quem suas vezes fizer, assistirá numa catraia, sempre que o mar o permittir, dentro do banco da barra, ás entradas e sahdas das embarcações, e sob sua responsabilidade indicará, por meio de signaes convencionados, ao piloto que conduzir a embarcação, o que lhe parecer conveniente para o bom exito do serviço.

§ unico. O piloto encarregado do navio obedecerá pontualmente ao que assim lhe for indicado, até passar a barra ou o Cabedello; depois assumirá de novo a direcção e responsabilidade da embarcação a seu cargo.

Art. 99. Em occasião de máu tempo ou de mar na barra, os pilotos que estiverem nas embarcações de entrada, e os capitães ou mestres d'essas embarcações, devem prestar toda a attenção aos signaes de aceno que da parte de dentro da barra lhes fizerem das catraias, ou áquelles que de qualquer parte legalmente designada ou convencionada lhes forem feitos, para que possam por estes signaes guiar-se convenientemente.

Art. 100. Quando a catraia ou catraias da corporação forem fóra da barra para o serviço de pilotagem, deverão conduzir pelo menos tantos pilotos e mais um quantos forem os navios que estiverem á vista para demandarem a barra.

Art. 101. O piloto que se achar a bordo de qualquer navio, e os capitães ou mestres das embarcações costeiras que estiverem sem piloto, não devem tentar passar o banco da barra sem que

do castello da Foz se façam os competentes signaes. Estes signaes são os seguintes:

Bandeira encarnada no castello da Foz chama para a barra todos os navios á vista. Bandeira encarnada e galhardeta azul por cima chama para a barra todas as embarcações que demandem até 3<sup>m</sup>,30 de agua ou 10 pés. Bandeira encarnada e galhardete azul por baixo, as que demandem até 3<sup>m</sup>,96 ou 12 pés. Sómente galhardete azul, as que demandem até 4<sup>m</sup>,62 ou 14 pés. Bandeira encarnada acompanhada de tiro ou tiros de peça, chama com instancia o navio ou navios para a barra.

Quando qualquer embarcação demandar a barra e não for chamada com o competente signal, ou se se derem tiros de peça sem se içar bandeira, deve virar para o mar; se depois for içada a bandeira encarnada no castello, o navio deve pairar em boa situação para depois poder entrar. Içar e arrear a bandeira encarnada tem a mesma significação. Tiro ou tiros de peça sem se içar bandeira encarnada no castello, indicam que os navios que procuram a barra, ou aquelles que pairam proximo da terra ou que estão ancorados, se devem fazer ao largo por haver indicação de máu tempo. Quando os tiros de peça são repetidos, indicam a absoluta necessidade de que os navios puxem quanto antes para o mar.

§ unico. Na estação semaphorica do castello da Foz se farão todos os signaes que se julgarem convenientes, e as communicações que melhor sejam entendidas, sobretudo pelos navios estrangeiros, para o que será adoptado o Codigo de signaes de Larkins.

Art. 102. Haverá previa consulta ou conferencia entre os pilotos sempre que seja possivel e for indicada ou requerida, acerca da opportunidade de entrada ou sahida de qualquer embarcação.

§ unico. Quando não houver indicação ou requisição para consulta, intende-se que toda a corporação está de accordo com as deliberações e disposições tomadas pelo piloto mór.

Art. 103. Quando houver consulta, a deliberação a tomar será sempre regulada pela pluralidade de votos, tendo o presidente voto de desempate.

§ 1.º Tanto as circumstancias do caso como o resumo das razões expendidas, e o resultado final serão lançados com a indispensavel especificação no terceiro livro mencionado no artigo 19. As consultas serão sempre rubricadas pelo escrivão e pelos pilotos que a ellas assistirem.

§ 2.º Os pilotos que transgredirem as resoluções tomadas em consulta, serão considerados desobedientes, e ficam sujeitos ás penas correspondentes em casos de avaria ou damno maior.

Art. 104. Se depois da consulta variarem as circumstancias

em que tiver sido baseada qualquer deliberação, o piloto mór ou quem dirigir o serviço da barra, em qualquer paragem em que se achar, convocará os pilotos que for possivel para nova consulta, e a nova deliberação se observará, ainda que altere absolutamente a anterior.

§ unico. Esta segunda consulta ou conferencia será igualmente lançada no competente livro em additamento áquella que assim for alterada.

Art. 105. Quando depois da conferencia variarem as circumstancias repentinamente, por effeito da mudança de direcção ou força de vento, correntes e mar na barra, e demandem com urgencia prompta e immediata alteração do que se houver resolvido, e que por isso não convenha perder tempo em nova consulta, o piloto mór, ou quem o substituir na barra, tomará as deliberações opportunas e dará as providencias que lhe parecerem mais convenientes.

§ unico. O contexto d'estas especies occorrencias será igualmente lançado em resumo no livro de consultas.

Art. 106. O piloto mór e sota-piloto mór, no caso de ambos estarem na barra, e os pilotos que estiverem desoccupados, devem permanecer no local em que se fazem as consultas, até que os navios que têm de entrar ou sahir estejam fóra de todo o perigo.

Art. 107. O piloto mór ou sota-piloto mór não entram na escala para pilotar as embarcações de entrada ou sahida; competelles porém pilotar os navios de guerra nacionaes e estrangeiros, devendo o que ficar disponivel cumprir o que se determina no artigo 93.

Art. 108. O piloto nomeado para pilotar qualquer embarcação de entrada ou sahida apresentar-se-ha a bordo em uma catraia fornecida com os necessarios aprestos, para poder auxiliar o navio que pilotar.

Art. 109. As catraias que sahirem a barra para o serviço de pilotagem ou qualquer outro, levarão os aprestos necessarios para os ditos serviços.

§ unico. Se fór uma só catraia a distribuir os pilotos aos navios que demandarem a barra, a paga correspondente a este serviço será satisfeita em partes eguaes por todos os navios a que se passar piloto.

Art. 110. O piloto mór e o piloto a quem pertencer pilotar o navio, são os mais directamente responsaveis por qualquer sinistro que occorrer ao mesmo navio, se não empregarem as sufficientes catraias de auxilio que as circumstancias exigirem, ou se tenham determinado em consulta. As allegações de opposição por parte

do capitão, dono ou consignatario do navio, ou de seus agentes, ao emprego de catraias, ou ao que se tiver determinado em conferencia não aproveitarão na defeza dos responsaveis.

Art. 111. O piloto que se não apresentar a tempo de fazer o serviço para que fôr detalhado, será reputado desobediente, e como tal castigado segundo determina este regulamento.

Art. 112. No caso de evidente risco de encalhe, variação ou naufragio, e emquanto o capitão do porto não estiver presente, o piloto mór, ou aquelle piloto que na barra fizer as suas vezes, dará todas as providencias e empregará todos os meios ao seu alcance para evitar o sinistro; e quando venha a haver encalhe ou naufragio empregará todos os esforços possiveis para salvar o navio, a carga, e principalmente a gente que estiver a bordo.

§ unico. Quando se derem taes sinistros deve o piloto mór ou o piloto que dirigir o serviço em terra, participar immediatamente a occorrença ao capitão do porto e ao director da alfandega.

Art. 113. Logo que em terra haja noticia de perigo ou sinistro para qualquer embarcação, far-se-hão apromptar e expedir com toda a diligencia catraias bem equipadas com ancorotes e viradores, a fim de prestarem os auxilios que forem praticaveis.

Art. 114. Nenhum individuo da companhia das catraias, e muito menos os pilotos de qualquer classe, poderão recusar-se ao serviço que fosse possível prestar em casos de perigo ou sinistro, nem pedir nem previamente estipular paga por esse serviço.

§ unico. Qualquer demora em executar as ordens de quem tal serviço dirigir será punida com as penas correccionaes impostas por esta regulamento e pelas leis geraes do reino.

Art. 115. A paga de pilotagens será regulada pela fórma seguinte:

**Embarcações de longo curso seja qual fôr  
o seu aparelho ou motor**

Pilotagem de entrada ou sahida da barra:

Até 160 metros cubicos, cada metro — 30 réis.

Cada metro que exceder 160 — 10 réis.

Qualquer porém que seja o numero de metros cubicos, a paga da pilotagem nunca poderá exceder a 7\$500 réis ou ser inferior a 1\$200 réis.

Serviço que não seja de entrada ou sahida:

Concluido num só dia — 1\$200 réis.

Durando mais de um dia, cada dia a mais, além da razão — 800 réis.

**Embarcações costeiras seja qual fôr o seu aparelho  
ou motor**

Pilotagem de entrada ou sahida da barra:

Até 40 metros cubicos — 1\$200 réis.

Cada metro excedente de 40 até 160 — 15 réis.

Cada metro que exceder a 160 — 5 réis.

Serviço que não seja de entrada ou sahida:

Concluido num só dia — 1\$300 réis.

Durando mais de um dia, cada dia a mais, além da razão — 800 réis.

Art. 116. A catraia que conduzir os pilotos para entradas e sahidas, quer saia pela barra quer da costa, vencerá por embarcação que pilotar — 1\$600 réis.

§ unico. Havendo risco e difficuldade de sahir a catraia, e de chegar ou atracar á embarcação a pilotar, e por isso meoça maior paga, será esta avaliada em conferencia presidida pelo capitão do porto, que decidirá em caso de duvida ou reclamação.

Art. 117. Cada catraia convenientemente tripulada para auxiliar a entrada, sahida ou amarração de qualquer embarcação, vencerá por trabalho que não exceda a um dia — 3\$000 réis.

§ unico. Em casos extraordinarios ou de risco será a paga d'este serviço avaliada em conferencia, presidida pelo capitão do porto, que decidirá em caso de duvida ou reclamação.

Art. 118. Cada barco tripulado com quatro homens para auxiliar no rio os trabalhos de pilotagem ou amarração vencerá:

Por trabalho que não exceda a um dia — 2\$000 réis.

Cada dia a mais — 1\$500 réis.

Cada barco tripulado com dois homens para o mesmo fim — 1\$000 réis.

Art. 119. Sempre que se embarcar ancorote e virador em catraia ou em qualquer outra embarcação, para auxiliar os trabalhos de pilotagem ou de amarração de algum navio, a paga será de 600 réis, ainda que se não faça uso de taes aprestos.

§ unico. Exceptua-se o caso em que o dono ou consignatario fornecer estes objectos, que serão examinados pelo piloto que fizer o serviço, e sob sua responsabilidade os aceitará ou deixará de aceitar.

Art. 120. Sendo empregado o virador e ancorote ou só o virador em amarração, para segurança de qualquer navio, durante o serviço de um dia, a paga será — 1\$800 réis.

Cada dia que exceder — 1\$200 réis.

Quando por encalhe ou qualquer outro caso extraordinario

seja evidente o risco de se perderem ou damnificarem excessivamente estes aprestos, será a paga avaliada em conferencia presidida pelo capitão do porto, que decidirá como fôr de justiça em caso de duvida ou reclamação.

§ 1.º Se o dono ou consignatario do navio, a quem a corporação prestar o serviço, impugnar a decisão do capitão do porto, poderá recorrer ao tribunal commercial, que decidirá a questão, em presença dos documentos e da informação que o capitão do porto remetter ao tribunal.

§ 2.º No caso de litigio, o dono ou consignatario da embarcação que receber o serviço depositará no cofre da corporação a importancia exigida, para ser entregue a quem de direito competir, conforme a decisão do tribunal.

Art. 121. A corporação poderá alugar quaesquer dos seus aprestos, catraias, barcos, etc., que lhe forem requisitados por particulares para qualquer serviço, dentro ou fóra da barra, pelos preços estabelecidos, quando empregar esses aprestos ou embarcações; porém em circumstancias anormaes ou criticas, terá direito a uma gratificação convencionada entre as partes ou resolvida em conferencia.

Art. 122. A corporação terá um salva-vidas, o qual será empregado quando as circumstancias o exigirem, e pagar-se-ha á sua guarnição o que for arbitrado pelo capitão do porto.

## CAPITULO VII

### Caminha

Art. 123. O pessoal da corporação dos pilotos da barra em Caminha é o seguinte:

- 1 Piloto mór;
- 1 Cabo de pilotos;
- 4 Pilotos.

Art. 124. Os pilotos devem observar, além do que se estipula nas disposições geraes, o que se consigna nas especiaes para a barra de Vianna do Castello, e quando estas não bastarem, recorrerão ao que especialmente se determina para a barra do Porto, em tudo que possa ser applicavel.

## CAPITULO VIII

### Vianna do Castello

Art. 125. O pessoal da corporação dos pilotos da barra de Vianna do Castello é o seguinte:

- 1 Piloto mór;

- 1 Sota-piloto mór;
- 6 Pilotos.

Art. 126. A pilotagem de entrada e sahida e os trabalhos no rio, para todas as embarcações, inclusive as costeiras, serão feitos conjunctamente pelo piloto mór, sota-piloto mór e pilotos de numero.

Art. 127. Quando convier dar esclarecimentos e informações por meio de signaes aos pilotos, capitães ou mestres das embarcações, que andarem fóra da barra, serão os meamos signaes feitos no castello de Vianna, pelo modo que fica disposto para a barra do Porto.

Art. 128. Na barra de Vianna do Castello, além do que se consigna neste capitulo, observar-se-ha, no que possa ser applicavel, o que fica estabelecido nas disposições especiaes para o serviço da barra do Porto.

Art. 129. A corporação de pilotos d'este porto terá uma ou duas catraias com todos os aprestos necessários para o seu especial serviço, podendo ser tripuladas por gente assalariada ou pelos proprios pilotos, segundo as conveniencias de serviço e as circumstancias que se derem.

Art. 130. As pagas de pilotagem de entrada e sahida da barra, de trabalhos no rio, emprego ou aluguer de catraias e mais material da corporação, serão reguladas segundo as tabelas formuladas para a barra do Porto, em egualdade de circumstancias, tanto ordinarias como extraordinarias.

## CAPITULO IX

### Esposende

Art. 131. O pessoal da corporação dos pilotos da barra do Esposende é o seguinte:

- 1 Sota-piloto mór.
- 2 Pilotos.

Art. 132. Os pilotos devem exercer conjunctamente todas as funções de pilotagem, tanto fóra da barra, como na foz dentro do rio.

Art. 133. Os pilotos devem observar, além do que fica estabelecido nas disposições geraes, o que se determina nas especiaes para a barra de Vianna do Castello, e quando estas não bastarem, recorrerão ás disposições consignadas para a barra do Porto, em tudo quanto possa ser applicavel, inclusive no que respeita á paga dos serviços prestados pelos pilotos da corporação, nas diversas circumstancias do tempo.

## CAPITULO X

## Villa do Conde

Art. 134. O pessoal da corporação dos pilotos da barra de Villa do Conde é o seguinte:

- 1 Sota-piloto mór;
- 1 Cabo de pilotos;
- 3 Pilotos.

Art. 135. Os pilotos devem observar, além do que fica estipulado nas disposições geraes e nas especiaes para a barra de Vianna do Castello, o que especialmente se determina para a barra do Porto, em tudo quanto possa ser applicavel, inclusive no que diz respeito á tabella de pagas dos serviços prestados tanto em circumstancias ordinarias como extraordinarias.

## CAPITULO XI

## Aveiro

Art. 136. O pessoal da corporação dos pilotos da barra de Aveiro é o seguinte:

- 1 Piloto mór;
- 1 Sota-piloto mór;
- 10 Pilotos.

Art. 137. A pilotagem de entrada e sahida, e trabalhos no rio, de todas as embarcações, inclusive as costeiras, serão feitos conjunctamente pelo piloto mór, sota-piloto mór e pilotos de numero.

Art. 138. Quando alguma ou algumas das embarcações demandarem a barra, e convenha dar esclarecimentos ou informações por meio de signaes aos pilotos, capitães ou mestres, serão os ditos signaes feitos no forte da barra pela maneira designada no artigo 101 e seu § para a barra do Porto. Poderá igualmente pôr-se em execução o § unico do artigo 144 para a barra da Figueira da Foz.

§ unico. Os pilotos que se acharem a bordo observarão o que lhes é expressamente recommendado no artigo 101, que se refere á barra do Porto.

Art. 139. A corporação de pilotos da barra de Aveiro terá cinco catraias com todos os aprestos necessarios para o serviço, sendo uma d'estas embarcações destinada ao piloto mór ou a quem suas vezes fizer, para tomar a direcção do serviço das pi-

lotagens; podendo ser igualmente applicada a outro qualquer serviço das mesmas pilotagens, que por ordem do capitão do porto seja determinado. Estas catraias poderão ser tripuladas por gente assalariada, ou pelos proprios pilotos, quando estes bastem para o serviço.

Art. 140. As pagas de pilotagens de entrada e sahida da barra, de trabalhos no rio, emprego ou aluguer de catraias e mais material da corporação, serão reguladas segundo as tabellas formuladas para a barra do Porto, em egualdade de circumstancias, tanto ordinarias como extraordinarias.

Art. 141. Observar-se-ha em tudo mais, que não está expresso neste capitulo, o disposto para a barra do Porto, no que possa ter a devida applicação.

## CAPITULO XII

## Figueira da Foz

Art. 142. O pessoal da corporação dos pilotos da barra da Figueira da Foz é o seguinte:

- 1 Piloto mór;
- 1 Sota-piloto mór;
- 8 Pilotos.

Art. 143. A pilotagem de entrada e sahida, e os trabalhos no rio para todas as embarcações, inclusive as costeiras, serão feitos conjunctamente pelo piloto mór, sota-piloto mór e pilotos de numero.

Art. 144. Todos os signaes de que tractam o artigo 101 e seu § para a barra do Porto são adoptados para a barra da Figueira, e feitos na torre ou forte de Santa Catharina.

§ unico. Um galhardete de qualquer côr no tope da prôa significa que não excede a 2<sup>m</sup>,31 a agua que o navio demanda; a meio tope, que não excede a 2<sup>m</sup>,64; no tope de prôa por baixo da bandeira de nação, que não excede a 2<sup>m</sup>,97. Um galhardete no tope grande significa que não excede a 3<sup>m</sup>,30; a meio tope grande, que não passa de 3<sup>m</sup>,03; no tope grande por baixo da bandeira de nação, indica só demandar 3<sup>m</sup>,96; por cima da bandeira, que não cala mais de 4<sup>m</sup>,29.

Art. 145. As pagas de pilotagem de entrada e sahida da barra, de trabalhos no rio, emprego ou aluguer de catraias e mais material da corporação serão reguladas segundo as tabellas formuladas para a barra do Porto.

Art. 146. Observar-se-ha em tudo mais que não está expresso neste capitulo o disposto para a barra do Porto, no que possa ter a devida applicação.



## CAPITULO XIII

## S. Martinho

Art. 147. O pessoal da corporação dos pilotos do porto de S. Martinho é o seguinte:

- 1 Sota-piloto mór.
- 2 Pilotos.

Art. 148. Os pilotos devem exercer conjunctamente todas as funções de pilotagem, tanto fóra da barra como na foz ou dentro do rio.

Art. 149. A paga de pilotagem tanto por entrada como por sahida, incluindo o amarrar e desamarrar os navios, será a seguinte:

- 1.º Minimo por qualquer embarcação — 1\$200 réis;
- 2.º Maximo dito — 4\$000 réis.

Embarcações de longo curso, seja qual for o seu apparelho ou motor, cada metro cubico até 80 — 30 réis.

- 1.º Cada metro cubico que exceder a 80 — 10 réis.

2.º As embarcações costeiras que forem pilotadas, pagarão por entrada ou por sahida o minimo e mais metade do excedente d'este que pagaria qualquer navio de longo curso de igual lotação.

Art. 150. A paga do piloto que for empregado no serviço fóra da barra será:

- Por trabalho concluido em um só dia — 1\$200 réis.

Cada dia seguido que exceder, além da razão — 1\$000 réis.

Art. 151. A paga de qualquer piloto por serviço dentro do porto será:

- Por trabalho que não exceda a um dia — 1\$000 réis.

De cada dia seguido que exceder, além da razão — 800 réis.

Art. 152. A catraia que for levar piloto (quando pedido) a qualquer embarcação para serviço fóra da barra — 1\$000 réis.

Art. 153. A cada catraia guarnecida de nove homens, pelo menos, para auxiliar a entrada ou sahida e amarração de qualquer navio, por trabalho que não exceda a um dia — 2\$000 réis.

Quando exceda, cada dia a mais — 1\$500 réis.

Art. 154. Quando por circumstancias do tempo ou por quaesquer occorrencias extraordinarias houver maior trabalho ou risco em effectuar os serviços de que tractam os dois anteriores artigos, proceder-se ha similhantemente ao que se acha consignado nos artigos 116 e 117 para a barra do Porto.

Art. 155. Todas as vezes que na catraia se embarcar anco-

rote e virador, para auxiliar os trabalhos de pilotagem e amarração de qualquer navio (se taes objectos não forem fornecidos pelo mesmo navio), ainda que não se faça uso d'estes aprestos, será a paga — 300 réis.

Servindo o virador com ancorote ou sem elle, em trabalho que não exceda a um dia — 1\$000 réis.

Cada dia a mais — 800 réis.

Art. 156. As communicações por meio de signaes aos pilotos, capitães ou mestres das embarcações que estiverem fóra da barra, serão feitas no forte da barra e segundo o que dispõe o artigo 101 e seu §.

Art. 157. Os pilotos, dando inteiro cumprimento ao que lhes fica especialmente designado neste capitulo, observarão tambem o disposto para o serviço da barra do Porto, no que for applicavel.

## CAPITULO XIV

## Setubal

Art. 158. O pessoal da corporação dos pilotos da barra de Setubal é o seguinte:

- 1 Piloto mór;
- 1 Sota-piloto mór;
- 12 Pilotos.

Art. 159. O serviço dos pilotos será feito por duas esquadras, uma para a pilotagem de entrada, a bordo do hiate, e a outra para a sahida dos navios e para os trabalhos no rio. Estas esquadras alternar-se-hão semanalmente como tambem o piloto mór e o sota-piloto mór, devendo um d'elles achar-se sempre a bordo do hiate de serviço da barra.

Art. 160. A corporação, além de outro material indispensavel para o serviço, terá um biate e uma canoa para a pilotagem.

Art. 161. As embarcações da corporação de pilotos serão tripuladas pelos mesmos pilotos, ou por outros maritimos, se a corporação assim o entender conveniente, pagos á custa da enxada.

Art. 162. As pagas de pilotagem de sahida, entrada da barra e trabalhos no rio, são as seguintes:

**Embarcações de longo curso á véla ou a vapor**

Pilotagem de entrada ou sahida:

Até 150 metros cubicos, cada metro — 30 réis.

Cada metro cubico a mais — 10 réis.

Maxima paga de pilotagem; seja qual for o numero de metros cubicos que meça a embarcação, 8\$000 réis.

Minima dito, 2\$500 réis.

As embarcações costeiras, quando receberem pilotos, pagarão na mesma razão dos navios de grande curso, não devendo contudo a maxima paga, seja qual for o numero de metros cubicos, exceder a 4\$000 réis, nem a minima baixar de 2\$000 réis.

#### Trabalhos no rio Sado

A paga ao piloto por trabalho no rio, não excedendo um dia, em embarcação de longo curso — 1\$200 réis.

Por dia a mais, além da razão — 800 réis.

A paga ao piloto por trabalho no rio, não excedendo um dia, em embarcações de navegação costeira — 1\$000 réis.

Por dia a mais, além da razão — 600 réis.

Art. 163. Sempre que se julgue necessario dar eselarecimentos, informações e avisos por meio de signaes aos pilotos, capitães ou mestres das embarcações que estiverem fóra da barra, serão os mesmos signaes feitos pelo telegrapho semaphorico, ou na torre de Outão, usando-se de bandeiras iguaes e com os mesmos valores, estabelecidos no artigo 101 para a barra do Porto.

Art. 164. Em tudo que não for puramente local e contrario aos precedentes artigos observar-se-ha o que fica estipulado nas disposições especiaes para a barra de Lisboa.

#### CAPITULO XV

##### Villa Nova de Milfontes

Art. 165. O pessoal da corporação dos pilotos de Villa Nova de Milfontes é o seguinte:

- 1 Sota-piloto mór.
- 2 Pilotos.

Art. 166. A pilotagem de entrada e sahida, e trabalhos no porto, de todas as embarcações serão feitos entre o sota-piloto mór e os pilotos.

Art. 167. A paga de pilotagem, trabalhos no rio e emprego de material será a seguinte:

Mínimo de qualquer pilotagem por entrada e sahida da barra — 1\$000 réis.

Maximo dito — 4\$000 réis.

Toda a embarcação nacional ou estrangeira, seja qual for o

seu apparelho ou motor, até 120 metros cubicos, por metro — 30 réis.

De 120 metros para cima, cada metro a mais — 15 réis.

Art. 168. Em cada dia que o piloto ficar a bordo fóra da barra, ou for empregado em trabalho dentro do porto, além da razão — 800 réis.

Art. 169. A catraia ou barco que conduzir o piloto a bordo para a entrada, ou que o conduzir para terra depois de ter pilotado o navio por sahida vencerá — 800 réis.

Art. 170. A catraia ou barco convenientemente tripulado, que for empregado em circumstancias ordinarias no serviço de entrada ou sahida da barra, de qualquer embarcação, vencerá — 1\$600 réis.

Quando a mesma catraia ou barco for empregado em circumstancias extraordinarias — 2\$400 réis.

Art. 171. Os pilotos devem observar o determinado nas disposições geraes, e na deficiencia das que lhes são especialmente consignadas recorrerão ás de qualquer porto, onde haja maior analogia de circumstancias.

#### CAPITULO XVI

##### Villa Nova de Portimão

Art. 172. O pessoal da corporação dos pilotos do porto de Villa Nova de Portimão é o seguinte:

- 1 Piloto mór;
- 1 Cabo de pilotos;
- 5 Pilotos.

§ 1.º Dois dos pilotos poderão estar destacados na barra de Alvor. O capitão do porto determinará a tal respeito o que melhor entender a bem do serviço.

§ 2.º Ao actual sota-piloto mór são garantidas as vantagens que lhe conferia o regulamento de 1859.

Art. 173. A pilotagem de todas as embarcações, tanto de entrada desde a barra até ao ancoradouro defronte da alfandega, como de sahida desde este ponto até á barra, assim como o serviço extraordinario feito fóra da barra ou dentro do rio pertencem, por turno, ao piloto mór, cabo de pilotos e pilotos.

Art. 174. A paga de pilotagem de entrada e de sahida será a seguinte:

Mínimo de qualquer pilotagem — 1\$500 réis.

Maximo dito — 6\$000 réis.

Toda a embarcação, incluindo as costeiras e de pesca, que

quizerem ser pilotadas, qualquer que seja o seu apparatus ou motor até 150 metros, cada metro — 30 réis.

Cada metro que exceder a 150 metros — 10 réis.

Art. 175. A paga de trabalhos extraordinarios feitos pelo piloto, tanto fóra da barra como dentro do rio, que não excederem a um dia — 1\$000 réis.

Cada dia que exceder, além da razão — 800 réis.

A catraia que levar piloto ao navio fóra da barra, vencerá — 1\$000 réis.

Art. 176. Se na entrada ou sahida de um navio, ou nos trabalhos do rio fôr necessario o auxilio de barco tripulado, vencerá este em circumstancias ordinarias de tempo ou de mar — 2\$000 réis.

§ unico. Quando por causa do tempo, mar, ou quaesquer circumstancias extraordinarias, houver maior trabalho ou risco para effectuar os serviços de que trata este artigo, seguir-se-ha similhantemente o que a tal respeito se consigna nos artigos 116, 117 e 119 para a barra do Porto.

Art. 177. No caso de ser necessario dar informações ou fazer avisos, por meio de signaes, aos pilotos, capitães ou mestres dos navios que demandarem a barra, serão os ditos signaes feitos na fortaleza de Santa Catharina, e segundo o disposto no artigo 109 para a barra do Porto.

Art. 178. Os pilotos devem observar o determinado nas disposições geraes, e na deficiencia das que lhes são consignadas, recorrerão ás especiaes de qualquer porto onde haja maior analogia de circumstancias.

## CAPITULO XVII

### Faro e Olhão

Art. 179. O pessoal da corporação dos pilotos da barra e portos de Faro e Olhão é o seguinte:

- 1 Piloto mór.
- 1 Cabo de pilotos;
- 4 Pilotos.

Art. 180. Os pilotos e o cabo de pilotos devem residir em Faro ou Olhão, segundo as conveniencias do serviço, o que deverá ser regulado pelo capitão do porto. O piloto mór deve sempre residir em Faro.

§ unico. Em Olhão haverá como residentes ou destacados, pelo menos, um ou dois pilotos, O capitão do porto determinará a este respeito o que fôr mais conveniente ao serviço.

Art. 181. A pilotagem de entrada e sahida de todas as embarcações, por qualquer das barras, será feita em commum por toda a corporação de pilotos, assim como todos os mais serviços que á mesma corporação caiba prestar.

Art. 182. A paga de pilotagem de entrada por qualquer das barras até ao ancoradouro, e d'este por sahida até fóra da barra, será a seguinte:

Todas as embarcações, incluindo as costeiras, que voluntariamente quizerem ser pilotadas, qualquer que seja o seu apparatus ou motor, até 150 metros cubicos, cada metro — 30 réis.

Cada metro cubico que exceder a 150 metros — 10 réis.

Mínimo de qualquer pilotagem — 1\$500 réis.

Máximo dito — 6\$000 réis.

Art. 183. A paga aos pilotos que forem empregados em serviços extraordinarios, fóra ou dentro de qualquer das barras, será:

Por trabalhos concluidos em um só dia — 1\$200 réis.

Cada dia a mais para o completo serviço, além da razão — 800 réis.

Art. 184. A paga ao barco ou catraia que fôr levar piloto ou pilotos aos navios fóra da barra, é de — 1\$200 réis.

Art. 185. Ao barco ou catraia competentemente tripulada, e com os aprestos necessarios para auxiliar a entrada, sahida, trabalho ou amarração de qualquer navio, por serviço que não exceda a um dia — 2\$400 réis.

Excedendo a um, cada dia a mais — 1\$800 réis.

Art. 186. Quando por motivo de máu tempo ou por quaesquer outras circumstancias houver maior trabalho ou risco em effectuar os serviços indicados nos dois anteriores artigos, proceder-se-ha similhantemente ao que está determinado para a barra do Porto nos artigos 116, 117 e 118.

Art. 187. Os pilotos devem observar o determinado nas disposições geraes, e na deficiencia das que lhes são consignadas recorrerão ás especiaes de qualquer porto, onde haja maior analogia de circumstancias.

## CAPITULO XVIII

### Tavira

Art. 188. O pessoal da corporação dos pilotos da barra de Tavira é o seguinte:

- 1 Sota-piloto mór;
- 2 Pilotos.

§ unico. Ao actual piloto mór são garantidas as vantagens que lhe conferia o regulamento de 1859.

Art. 189. A pilotagem de entrada e sahida, e trabalhos no porto, de todas as embarcações (inclusive as costeiras e de pesca que voluntariamente quizerem ser pilotadas) serão feitos entre o sota-piloto mór e os pilotos.

Art. 190. A paga de pilotagem, de trabalhos no porto e emprego de material, será a seguinte:

Todas as embarcações, incluindo as de pesca ou costeiras, que voluntariamente quizerem ser pilotadas, seja qual fôr o seu apparelho ou motor, até 150 metros pagarão por metro cubico — 30 réis.

De 150 metros a mais, cada metro — 15 réis.

Mínimo de qualquer pilotagem por entrada e sahida da barra — 1\$000 réis.

Maximo dito — 5\$000 réis.

Art. 191. Em cada dia que ficar o piloto fóra da barra ou fôr empregado em trabalhos dentro do porto, o mesmo piloto vencerá, além da razão — 800 réis.

Art. 192. A catraia ou barco convenientemente guarnecido, que pilotar qualquer embarcação ou conduzir para terra o piloto, vencerá por qualquer d'estes trabalhos — 1\$000 réis.

Art. 193. O barco ou catraia convenientemente tripulado, e com os aprestos necesarios para auxiliar a entrada ou sahida da barra, ou para outro qualquer trabalho, como soccorro, amarração, etc., de qualquer embarcação, por serviço feito em circumstancias ordinarias e que não exceda a um dia, vencerá — 1\$600 réis.

Excedendo a um dia, cada dia a mais — 1\$200 réis.

§ unico. Quando por causa do tempo, mar ou quaesquer circumstancias extraordinarias, houver maior risco ou trabalho nos serviços de que trata este artigo, proceder-se-ha similbantemente ao que está determinado para a barra do Porto nos artigos 116, 117 e 119.

Art. 194. Os pilotos devem observar o determinado nas disposições geraes, e na deficiencia das que lhes são consignadas recorrerão ás especies de qualquer porto, onde haja maior analogia de circumstancias.

## CAPITULO XIX

## Villa Real de Santo Antonio

Art. 195. O pessoal da corporação dos pilotos da barra e rio de Villa Real de Santo Antonio, é o seguinte:

- 1 Piloto mór;
- 1 Sota-piloto mór;
- 8 Pilotos.

§ 1.º O serviço geral de pilotagem será feito em commum. O piloto mór funcionará segundo as indicações que lhe forem feitas pelo capitão do porto, cabendo-lhe em especial a direcção das pilotagens da barra, tanto de entrada como de sahida, dirigindo individualmente a navegação, quando assim lhe seja determinado pela mesma auctoridade.

§ 2.º O sota-piloto mór deverá residir em Pomarão, quando ao capitão do porto assim parecer conveniente, para alli dirigir o serviço de pilotagem do rio.

Art. 196. Os pilotos poderão ser divididos em duas esquadras, e neste caso se alternarão regularmente no serviço da barra e navegação do rio.

§ unico. O capitão do porto resolverá a este respeito, segundo as circumstancias, o que julgar mais conveniente ao serviço, assim como designará o local ou locais, onde diariamente se devem achar os pilotos, para podarem de prompto ser empregados em qualquer serviço.

Art. 197. O mínimo de pilotagem que tem a pagar qualquer embarcação nacional ou estrangeira, incluindo as de pesca e costeiras, que voluntariamente pedirem pilotos, por entrada ou sahida da barra, é de — 1\$000 réis.

E o maximo — 7\$500 réis.

Todas as embarcações nacionaes ou estrangeiras, seja qual fôr o seu apparelho ou motor, que medirem até 150 metros cubicos, cada metro — 30 réis.

De 150 metros para cima, cada metro a mais — 10 réis.

Art. 198. Quando ficar o piloto a bordo, vencerá, além da razão, cada dia — 800 réis.

Art. 199. A catraia ou barco que conduzir piloto para pilotar qualquer embarcação, por entrada ou sahida, vencerá por esse serviço — 1\$000 réis.

A catraia ou barco competentemente guarnecido, que fôr empregado no serviço de qualquer embarcação na entrada ou sahida da barra, em circumstancias ordinarias, vencerá por trabalho que não exceda a um dia — 1\$600 réis.

Quando exceda a um dia — 1\$200 réis.

Art. 200. A catraia ou barco que prestar, em circumstancias de mar e vento rijo, o serviço mencionado no artigo antecedente, vencerá — 2\$400 réis.

§ unico. Em casos extraordinarios ou de grande risco será a paga d'este serviço avaliada em conferencia, presidida pelo capitão do porto, que decidirá em caso de duvida ou reclamação.

Art. 201. A paga de pilotagem quando a navegação fór feita no rio, desde o ancoradouro em frente de Villa Real até Mortola, ou vice-versa, será a seguinte:

Mínimo que pagará qualquer embarcação nacional ou estrangeira — 2\$400 réis.

Maximo — 7\$500 réis.

Toda a embarcação nacional ou estrangeira, seja qual fór o seu apparelho ou motor, até 150 metros, cada metro — 30 réis.

De 150 metros para cima, cada metro — 10 réis.

Art. 202. O pagamento das pilotagens dentro do rio, desde o ancoradouro até Alcortim, ou vice-versa, será dois terços do que se pagar até Mortola.

Art. 203. A paga ao piloto que fór empregado em trabalhos extraordinarios (não ligados aos de pilotagem propriamente dita) em qualquer ponto do rio, e quando não exceder a um dia — 1\$200 réis.

Cada dia que exceder — 800 réis.

Art. 204. A catraia ou barco competentemente guarnecido, com os aprestos necessarios, que fór empregado nos trabalhos do rio, vencerá pelo serviço que prestar, não excedendo a um dia — 1\$600 réis.

Cada dia a mais — 1\$200 réis.

Art. 205. No caso de ser necessario dar informações ou fazer avisos por meio de signaes aos pilotos, aos capitães ou mestres dos navios que demandarem a barra, serão os ditos signaes feitos no antigo forte do Medo Alto (hoje chamado Paredão do Farolim do Medo Alto), conforme se consigna no artigo 109 para a barra do Porto.

Art. 206. Os pilotos devem observar o determinado nas disposições geraes, e na deficiencia das que lhes são consignadas, recorrerão ás especiaes de qualquer porto, onde haja maior analogia de circumstancias.

### TITULO III

#### Disposições especiaes para os portos das ilhas adjacentes

#### CAPITULO XX

#### Madeira e Açores

Art. 207. A pilotagem nos Açores e Madeira não é obrigatoria, excepto no porto artificial da ilha de S. Miguel, o qual terá uma corporação de pilotos especiaes, na conformidade do decreto e regulamento de 26 de maio de 1869.

Art. 208. O pessoal das corporações de pilotos nos portos de Angra do Heroismo, Horta e Funchal é em cada um d'estes portos o seguinte:

- 1 Sota-piloto mór;
- 4 Pilotos de numero.

Art. 209. Todo o serviço marítimo está a cargo das corporações dos pilotos, e só pelas mesmas corporações pôde ser desempenhado, quando for requisitado pelo capitão, dono ou consignatario de qualquer navio.

Art. 210. A faina de ancorar os navios nos portos das capitães das ilhas dos Açores e Madeira pertence aos sota-pilotos móres; e a de fazel-os de véla, mudar-lhes a amarração e pilotar-os fóra dos portos aos pilotos.

Art. 211. A paga aos pilotos por ancorar, pilotar de sahida dos portos e enseadas, e por trabalhos nos mesmos portos ou enseadas, em circumstancias ordinarias, será a seguinte:

Navio que medir até 150 metros cubicos — 1\$000 réis.

De 150 a 400 — 1\$200 réis.

De 400 para cima — 1\$500 réis.

Trabalhos nos portos ou enseadas, cada dia — 800 réis.

Trabalhos de desencaibe, cada dia — 1\$200 réis.

Art. 212. Em circumstancias extraordinarias, quando não haja ajuste previo nem combinação entre as partes interessadas, será a gratificação a mais do que maroar a tabella por qualquer serviço prestado pelas corporações de pilotos avaliada pelo capitão do porto.

Art. 213. Se por qualquer circumstancia algum piloto seguir viagem no navio que pilotar, ser-lhe-ha applicavel o artigo 26 d'este regulamento.

Art. 214. Os pilotos de serviço nas localidades que lhes forem destinadas, têm rigorosa obrigação de socorrer e pilotar os na-

vios que nas proximidades dos respectivos portos ou enseadas estiverem em perigo ou pedirem pratico. A paga d'este serviço prestado será regulada pelo artigo 211.

Art. 215. Em cada um dos portos ou enseadas das ilhas de Santa Maria, S. Jorge, Pico, Graciosa, Flores e Porto Santo, e em geral em todas as enseadas do archipelago dos Açores e Madeira, poderá haver um ou dois pilotos, conforme as circumstancias o exigirem, servindo tambem de cabos de mar. Estes pilotos receberão directamente dos capitães dos navios as pagas dos serviços que prestarem segundo a tabella do artigo 211.

Art. 216. Nas ilhas onde existam capitães dos portos ou patrões môres, são estes os chefes de todos os pilotos que guardem os portos e enseadas d'essas ilhas.

Art. 217. Além do que fica estabelecido neste capitulo os pilotos cumprirão os preceitos consignados nas disposições geraes d'este regulamento.

#### TITULO IV

##### CAPITULO XXI

###### Disposições transitorias

Art. 218. Os quadros fixados no presente regulamento serão

###### Modelo a que se

Numero da cedula	Data em que pagou a pilotagem			Classe	Nação	Nome	
	Dia	Mez	Anno			Do navio	Do capitão

Paço da Ajuda, em 6 de maio de 1878. — *Thomas Antonio*

preenchidos com os actuaes pilotos de numero, e com os mais antigos supranumerarios.

§ unico. Os supranumerarios que ainda ficarem fóra dos quadros, serão considerados addidos para occuparem pela ordem da sua antiguidade as vacaturas que forem occorrendo, percebendo portanto os lucros que auferiam, e fazendo o serviço que lhes cabia, segundo o regulamento de 1859.

Art. 219. As corporações de pilotos que não tiverem já o material indispensavel para o serviço que lhes incumbe, e não poderem de prompto comprar osse material, poderão adquiril-o provisoriamente por aluguer ou emprestimo.

#### CAPITULO XXII

##### Disposições diversas

Art. 220. As autoridades judiciaes, militares, fiscaes, administrativas e consulares, cada uma na parte que lhes possa pertencer, têm por dever legal dar e fazer dar a devida execução ao presente regulamento.

Art. 221. Fica subrogado por este o regulamento decretado em 30 de setembro de 1859, e revogadas todas as disposições em contrario.

Paço da Ajuda, em 6 de maio de 1878. — *Thomas Antonio Ribeiro Ferreira.*

###### refere o artigo 16

Lotação em metros	Total			Navio que pagou emolumentos á capitania do porto	Observações
	Representado na cedula	Por dia	Por semana		

*Ribeiro Ferreira.*

## Modelo a que se

Barra de ...

Tempo medio		Alturas		Amplitude — Metros	Duração		Tempo em que a agua esteve parada — Minutos
Dia	Horas e minutos	Preamar — Metros	Baixa-mar — Metros		Enchente — H. M.	Vasante — H. M.	

Paço da Ajuda, em 6 de maio de 1874. — *Thomas Antonio*

## CARTA DE CONFIRMAÇÃO DE 22 DE MAIO

Ratifica e confirma, assim no todo como em cada uma das suas clausulas e estipulações, o tratado celebrado em 20 de dezembro de 1872, entre Portugal e Hespanha, para inteira liberdade de commercio e de navegação entre os subditos das duas nações.

## CONTRACTO DE 16 DE JULHO

(Com Abraham Ben Saude, como socio representante da firma commercial Ben Saude & C.ª, para o serviço da navegação a vapor entre Lisboa e a ilha da Madeira, e entre Lisboa e os portos do archipelago dos Açores.

## PORTARIA DE 6 DE AGOSTO

Regula o modo de exercer a pesca pelos subditos portuguezes e hespanhoes nas costas maritimas de Portugal e nos seus rios

## se refere o artigo 59

Mez de ... de 187 ...

Qualidade do fundo	Estado atmospherico			Estado da superficie do mar	Direcção da barra	Distancia da superficie da agua ao traço da maré das marés	Observações
	Tempo	Vento					
		Direcção	Força				

*Ribeiro Ferreira.*

limitrophes, mediante a observancia das respectivas leis e regulamentos, e na conformidade das disposições policiaes, usos e costumes das differentes localidades.

## DECRETO DE 19 DE SETEMBRO

Organisa, em virtude da carta de lei 8 de maio do corrente anno, a secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar.

## DECRETO DE 13 DE NOVEMBRO

Manda reunir em um só diploma as disposições do decreto regulamentar de 10 de junho de 1861, e as da legislação posterior, relativas ao importante ramo de serviço desempenhado pelo conselho geral das alfandegas.

## DECRETO DE 14 DE NOVEMBRO

Tomando em consideração o relatorio do ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar;

Usando da auctorisação concedida ao governo pelo artigo 15 § 1.º do acto adicional á carta constitucional da monarchia;

Tendo ouvido a junta consultiva do ultramar e o conselho de ministros;

Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1. As possessões portuguezas da Asia, da Africa e Oceania continuam a constituir dois districtos judiciaes, um denominado Oriental e outro Occidental.

Art. 2. Os tribunaes de 2.ª instancia d'estes dois districtos continuam a ser — do Oriental, a relação de Nova Goa — do Occidental, a de Loanda.

Art. 3. Será composta de cinco juizes cada uma das relações.

§ 1.º Um dos juizes será presidente do tribunal, e scrá a sua nomeação de livre escolha do governo.

§ 2.º O presidente será substituido na sua falta ou impedimentos pelo juiz mais antigo que houver funcionado no tribunal.

§ 3.º Junto a cada uma das relações haverá um procurador da corôa e fazenda. O da relação de Loanda será substituido, na sua falta ou impedimentos, por um dos delegados da séde do tribunal, sendo preferido o mais antigo.

Art. 4. O districto judicial Oriental dividir-se-ha em onze comarcas pela fórma seguinte:

No estado da India — as comarcas das ilhas de Goa, de Bardez, de Sanquelim, de Salsete, de Quepem e de Damão.

Na provincia de Moçambique — as comarcas de Moçambique, de Inhambane, de Quilimane e de Lourenço Marques.

Na provincia de Macau e Timor — a comarca de Macau, e a de Timor com a séde na cidade de Dilly.

Art. 5. O districto judicial Occidental será dividido em oito comarcas pela fórma seguinte:

Na provincia de Angola — a comarca de Loanda, dividida em duas varas, e as de Ambaca, de Benguella e de Mossamedes.

Na provincia de S. Thomé e Príncipe — a comarca de S. Thomé, dividida em duas varas.

Na provincia de Cabo Verde — as comarcas de Sota Vento com a séde na cidade da Praia de S. Thiago, de Barlavento com a séde na ilha de Santo Antão, e a da Guiné portugueza com a séde na capital do districto.

§ unico. As comarcas d'esta ultima provincia continuam sujeitas, quanto a recursos, á relação de Lisboa.

Art. 6. A comarca das ilhas, com a séde em Pangim, abrange a ilha de Tissuary ou de Goa, as ilhas adjacentes e a provincia de Pondá.

Art. 7. A comarca de Bardez, com a séde em Mapuçá, comprehenderá toda a provincia de Bardez.

Art. 8. A comarca de Sanquelim, com a séde em Sanquelim, será composta das provincias de Bicholim, de Pernem e Tiracol e de Satary.

Art. 9. A comarca de Salsete, com a séde em Margão, continuará a ser composta de todas as freguezias de Salsete e da ilha de Angediva.

Art. 10. A comarca de Quepem, com a séde em Quepem, será constituída pelas cinco provincias de Zambaulim, pela provincia de Canacona, Cola ou jurisdicção de Cabo de Rama.

Art. 11. A comarca de Damão, com a séde na cidade de Damão, comprehenderá todo o territorio portuguez de Damão, Praganã-Nagar-Avelly e a ilha, praça e cidade de Diu.

Art. 12. A organização das duas comarcas das Novas Conquistas, e a de Damão será em tudo igual á das comarcas das Velhas Conquistas.

Art. 13. Ficam extinctos os julgados independentes de Damão e de Diu, bem como os antigos julgados ordinarios do estado da India.

Art. 14. As comarcas do estado da India, serão divididas pelo governador geral d'aquelle estado em pequenos julgados, segundo o disposto na carta de lei de 16 de abril de 1874, sendo ouvidas, tanto para a sua distribuição e circumscripção, como para as nomeações dos respectivos juizes ordinarios, as corporações e auctoridades administrativas, e os juizes de direito, interpondo parecer o presidente da relação.

§ 1.º São creados dois julgados ordinarios, um em Diu e outro em Praganã-Nagar-Avelly, com a alçada até 105000 réis sobre bens mobiliarios, e 55000 réis sobre immobiliarios, e com jurisdicção para prepararem todos os processos criminaes até aos termos da pronuncia, e os orphanologicos que excederem a sua alçada até aos termos da partilha.

§ 2.º Nestes processos que os juizes ordinarios de Diu e da Praganã prepararem e não julgarem por excederem a sua alçada, o juiz de direito fará supprir por seu despacho as faltas que encontrar, antes de sentenciar definitivamente.

Art. 15. A comarca de Timor terá a organização constante do decreto de 17 de setembro de 1863.

Art. 16. São creadas conservatorias do registro predial para as novas comarcas de Sanquelim, Quepem, Damão e Timor, na fórma da legislação que rege as já constituídas.

Art. 17. Os presidentes das relações de Nova Goa e de Loanda accumularão as funcções de juizes na falta ou impedimentos de



algun dos outros membros do tribunal, ou quando fôr necessario para a decisão dos processos.

Art. 18. Quando occorrer na relação de Loanda a falta de mais de um juiz, serão a ella chamados como supplentes, os juizes de direito da comarca de Loanda, pela ordem da sua antiguidade.

§ unico. Os advogados da comarca de Loanda não poderão ser chamados como supplentes á relação.

Art. 19. Fica extincto o logar de juiz de direito substituto da comarca de Loanda.

Art. 20. Os dois juizes de direito de 1.<sup>a</sup> instancia da dita comarca substituir-se-hão reciprocamente nas suas faltas ou impedimentos, accumulando neste caso o serviço de ambas as varas.

Art. 21. São especialmente commettidas ao juiz de direito da 2.<sup>a</sup> vara as funcções de auditor.

§ unico. Quando o mencionado juiz estiver em exercicio em ambas as varas, será substituido no serviço de auditor pelo delegado do procurador da corôa e fazenda da 2.<sup>a</sup> vara, na falta d'este pelo delegado da 1.<sup>a</sup> vara, ou ainda, em ultimo logar, por um capitão de 1.<sup>a</sup> linha, nomeado pelo governador geral.

Art. 22. São creados mais dois logares de delegados do procurador da corôa e fazenda, um para a comarca de Loanda e outro para a de S. Thomé.

§ unico. Os delegados mais antigos servirão sempre nas primeiras varas e serão os conservadores das comarcas.

Art. 23. São creados tribunaes commerciaes de 1.<sup>a</sup> instancia nas provincias de Cabo Verde e de S. Thomé e Principe.

§ 1.<sup>o</sup> Estes tribunaes serão compostos de um juiz presidente, que será, em Cabo Verde, o juiz de direito da comarca de Sota Vento, e em S. Thomé, qualquer dos dois juizes da comarca, segundo a distribuição; de quatro jurados e dois substitutos; de um secretario, que será o delegado do procurador da corôa e fazenda da vara respectiva; e dois escrivães de direito a quem os processos forem distribuidos.

§ 2.<sup>o</sup> Os officiaes de diligencias serão os da comarca.

§ 3.<sup>o</sup> A alçada d'estes tribunaes será de 200\$000 reis.

Art. 24. Estes tribunaes commerciaes de 1.<sup>a</sup> instancia observarão a ordem do processo estabelecida no codigo commercial e leis posteriores.

§ unico. Os recursos, nos casos em que tiverem logar, serão julgados — os de S. Thomé e Principe na relação de Loanda — os de Cabo Verde na de Lisboa.

Art. 25. Os ordenados dos juizes de direito de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> instancias do ultramar, dos procuradores da corôa e fazenda e dos

seus delegados, serão os consignados na tabella annexa, que vai assignada pelo ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar, e faz parte d'este decreto.

Art. 26. O tempo de serviço dos juizes de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> instancia do ultramar é o fixado na legislação actual.

Art. 27. A aposentação dos magistrados do ultramar será concedida pelo governo em conformidade do decreto de 17 de novembro de 1869, com o vencimento regulado pelas disposições da carta de lei de 28 de junho de 1864, na proporção do ordenado fixado para esse fim na tabella junta.

Art. 28. O juiz que fôr despachado para a 1.<sup>a</sup> instancia do ultramar, que deixar de seguir viagem para o seu destino, dentro do praso de dois mezes, sem ter provado impossibilidade de partir por doença ou por qualquer outro motivo justificado perante o governo, entender-se-ha que renuncia o seu despacho, o qual por esse facto será declarado sem effeito.

Art. 29. Se o juiz que sem auctorisação do governo se demorar fóra do seu logar além de dois mezes, já pertencor a qualquer das instancias do ultramar, ficará no respectivo quadro sem exercicio nem vencimento, e com prejuizo de antiguidade, á disposição do governo, e se proceder do mesmo modo quando novamente seja nomeado para algum logar que por lei lhe compita, não partindo para o seu destino dentro de praso designado, entender-se-ha igualmente que renuncia a sua carreira, e será por isso exonerado.

Art. 30. A impossibilidade por doença prova-se em vista da opinião de uma junta de sande, a cuja inspecção o magistrado deve ser submettido por ordem da auctoridade superior.

Art. 31. O juiz que se ausentar do seu logar sem licença, prolongando esta ausencia até trinta dias, ficará tambem no respectivo quadro nas condições prescriptas no artigo antecedente, até obter novo despacho, e quando reincida incorrerá na pena de exclusão do mesmo quadro.

Art. 32. É extincta a junta de justiça de que trata o capitulo IX do regimento da administração de justiça nas provincias de Angola e de S. Thomé e Principe, approvado por decreto com força de lei de 30 de dezembro de 1852.

§ unico. Os crimes cujo julgamento competia á mencionada junta, passam a ser processados e julgados — os civis pelas justias ordinarias, segundo a lei commum — e os militares em conselho de guerra com recurso para o conselho superior de justiça militar, creado pelo artigo 53 do mesmo regimento.

Art. 33. As primeiras nomeações que tiverem a effectuar-se de juizes e magistrados do ministerio publico por motivo das

vagas a que der lugar a execução do presente decreto, poderão ser feitas pelo governo independentemente de concurso.

Art. 34. Fica revogada a legislação em contrario,

O ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 14 de novembro de 1878. — *Thomaz Antonio Ribeiro Ferreira.*

Tabella a que se refere o artigo 25 do decreto d'esta data

DISTRICTO JUDICIAL ORIENTAL

Relação de Nova Goa

Juiz presidente ..... 1:900\$000  
Juizes ..... 1:500\$000

Procurador da corôa e fazenda ..... 1:500\$000

Juizes de direito do estado da India ..... 1:200\$000  
Juiz de direito de Macau ..... 2:300\$000  
Dito de Timor ..... 1:500\$000  
Juizes da provincia de Moçambique ..... 1:300\$000

Delegado do procurador da corôa e fazenda em Macau 900\$000  
Dito em Timor ..... 900\$000  
Delegados na provincia de Moçambique ..... 800\$000

DISTRICTO JUDICIAL OCCIDENTAL

Relação de Loanda

Juiz presidente ..... 2:000\$000  
Juizes ..... 1:600\$000

Procurador da corôa e fazenda ..... 1:600\$000

Juizes de primeira instancia ..... 1:300\$000  
Juiz de direito de Ambaca ..... 1:500\$000  
Dito da Guiné ..... 1:500\$000

Delegados do procurador da corôa e fazenda ..... 800\$000  
Delegado na comarca de Ambaca ..... 900\$000  
Dito na comarca da Guiné ..... 900\$000

Ordenado dos magistrados judiciaes do ultramar na sna aposentação

Juizes presidentes das relações ..... 1:400\$000  
Juizes das relações ..... 1:200\$000  
Procuradores da corôa e fazenda ..... 1:200\$000  
Juizes de primeira instancia ..... 1:000\$000

Paço, em 14 de novembro de 1878. — *Thomaz Antonio Ribeiro Ferreira.*

DECRETO DE 9 DE DEZEMBRO

Manda observar o regulamento, que do mesmo decreto faz parte, sobre o imposto do sello, com tanto que as penas e multas não sejam excedentes ás estabelecidas no regulamento de 18 de setembro de 1873.

## ADDITAMENTO

ANNO DE 1870

DECRETO DE 23 DE JUNHO

Attendendo ao que me representaram os ministros e secretarios d'estado de todas as repartições, hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1. Fica extinto o tribunal de 2.<sup>a</sup> instancia commercial.

Art. 2. Os actuaes juizes do tribunal de 2.<sup>a</sup> instancia commercial, effectivos ou addidos, serão collocados como addidos nas relações civis do continente do reino, sem prejuizo da sua antiguidade, para entrarem nos respectivos quadros logo que haja vacatura.

§ unico. A distribuição dos juizes pelas secções das relações a que forem addidos será feita pelos respectivos presidentes.

Art. 3. O actual procurador regio junto do tribunal de 2.<sup>a</sup> instancia commercial ficará addido á procuradoria regia da relação de Lisboa, até ser convenientemente collocado.

Art. 4. O actual escrivão e o servente serão addidos, na qualidade que hoje têm, á relação de Lisboa, até serem ali collocados na mesma qualidade, sem novo pagamento de direitos de mercê, sêllo ou emolumentos, logo que haja vacaturas.

§ unico. O escrivão ontrará na distribuição de todos os processos como os outros escrivães, e deixará de perceber o ordenado que hoje tem.

Art. 5. As causas que eram julgadas pelo tribunal de 2.<sup>a</sup> instancia commercial ficam pertencendo ás relações civis de Lisboa, Porto e Açores, segundo as comarcas d'onde subirem.

§ 1.<sup>o</sup> Os processos pendentes serão todos remettidos officialmente á relação civil de Lisboa, e ali julgados depois de distri-

buidos, levando-se em conta ás partes os preparos e as assignaturas que tiverem pago.

§ 2.<sup>o</sup> Os processos findos serão remettidos tambem officialmente aos guardas-mórca das respectivas relações.

§ 3.<sup>o</sup> As appellações interpostas das sentenças dos tribunaes de 1.<sup>a</sup> instancia commercial formarão, para o effeito da distribuição, uma classe, que será a quinta.

§ 4.<sup>o</sup> Ficam em vigor as disposições especiaes da tabella quanto ás causas commerciaes.

Art. 6. Ficam igualmente competindo ás mesmas relações todas as mais attribuições que, segundo o codigo commercial, eram desemponhadas pelo tribunal de 2.<sup>a</sup> instancia commercial, e os respectivos papeis serão distribuidos em uma classe, que será a sexta.

Art. 7. Nas causas commerciaes, além do recurso de appellação e de agravo no auto do processo, haverá o de agravo de petição ou instrumento nos casos, em que por direito elle é permitido nas causas civis.

Art. 8. As appellações commerciaes serão julgadas nas relações civis como o eram na commercial, com as excepções seguintes:

1.<sup>o</sup> Os feitos serão vistos por cinco juizes, sendo adjuntos os que, segundo a ordem da sua collocação, se seguirem ao relator; e não poderão ser julgados sem estarem presentes tres d'esses juizes, pelo menos.

2.<sup>o</sup> Para o vencimento são necessarios tres votos conformes.

3.<sup>o</sup> Quando no numero dos juizes, com os quaes o feito é proposto, não houver tres votos conformes, serão chamados a votar os juizes seguintes que estiverem presentes, até haver vencimento.

Art. 9. As attribuições de que tracta o artigo 6 serão exercidas pelo juiz a quem os respectivos papeis forem distribuidos e pelos quatro seguintes, deliberando em conferencia.

Art. 10. Os agravos serão distribuidos e julgados como os agravos interpostos nas causas civis.

Art. 11. Nas causas commerciaes, e em quaesquer outras que nas relações ou no supremo tribunal de justiça forem julgadas em conferencia, poderão os advogados dizer por escripto ou allegar oralmente.

Art. 12. Ficam pertencendo aos presidentes das relações civis as attribuições que pertenciam ao presidente da relação commercial.

§ unico. As duvidas que occorrerem quanto á execução dos n.<sup>os</sup> 2.<sup>o</sup> e 4.<sup>o</sup> do artigo 1:011 do codigo commercial serão resol-

vidas pelo governo, ouvidos o procurador geral da corôa e fazenda, e os presidentes das relações.

Art. 13. As funcções do ministerio publico serão exercidas pelos procuradores regios e seus ajudantes nas respectivas relações.

Art. 14. Fica revogada toda a legislação em contrario.

Os ministros e secretarios d'estado de todas as repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paço da Ajuda, em 23 de junho de 1870. — REI. — Duque de Saldanha — José Dias Ferreira — D. Antonio da Costa de Sousa de Macedo — Marquez de Angeja.

## INDICE

### A

- Abalroação, danos por ella causados, 1567 e seguintes.  
 Abandonar não pôde o capitão o navio, 1369.  
 Abandono, 1764, 1779, 1789 e seguintes: — em que casos se pôde fazer, *ibid.*: — a quem pertencem nelle os effeitos segurados, 1804: — do navio, extingue responsabilidade, 1339 e 1345: — declaração, a que é nelle obrigado o segurado, 1081 e 1082: — de fazendas ao frete, 1542: — excepção do segurado, 1805: — é geral, e o que comprehende, 1803: — por perda ou deterioração, 1792: — por presumpção de perda, 1793: — sua intimação, 1796 a 1798: — tempo do pagamento, 1806: — de viagem pelo capitão, 1370.  
 Aberta, letra de risco, 1626.  
 Abertura de quebra, 1130 e 1131.  
 Abonação, V. Testimunhas.  
 Abreviar, como se podem as dilacões, 1071.  
 Abusos commerciaes, 1011.  
 Acção o que é, 897: — util 898: — *negotiorum gestorum*, 900: — *rescisoria* ou *revocatoria*, 901: — *institoria*, 902: — *quantum minoris*, *quantum plurimi et venditi*, 903: — *redhibitoria*, 904: — *certi conductio*, 905: — *indebiti*, *pignoratitia*, 906: — *mandati*, *communi dividundo*, *pro socio*, *pauliana*, *ad id quod interest*, *ad exhibendum*, 906: — criminal, 1787: — de companhias, o que é, e suas especies, 544. V. Transferencia e Cessão: — do *commodato* 300: — contra o capitão e seguradores, quando se não dá por falta de adimplemento de diligencias prescriptas na lei, 1858: — contra navio, frete e carga, 1472: — contra socio, sua prescripção, 761: — de avaria grossa,

quando prescreve, 1855 e 1856: — *de damno e infecto*, 907: — de perdas e danos, 1166: — *insitória*, 922: — *contra quem se dá*, 928: — *por avaria em recovagem*, 189: — *por interesse futuro*, 907: — *sua duração*, 908.

Acceptação, V. Commissario: — *condicional, quando obrigatória*, 252: — *do mandatario, como se prova*, 764.

Acceitante não tem restituição, 340: — *quando desobrigado*, 339: — *quando não é obrigado a pagar*, 338: — *que obrigação contrahae pelo acceite*, 340: — *se quebra*, 398.

Acceite, V. Promessa, Via de letra: — *letras de cambio, liv. 2, tit. 7, secç. 3 — domiciliado*, 338: — *em letras da terra não á ordem*, 437: — *falso*, 366: — *não póde ser annullado*, 340: — *não póde ser condicional*, 341: — *parcial*, 341: — *por intervenção*, 342: — *por um socio*, 675 e 678: — *suas formalidades*, 336.

Acceite quando deve ser a letra, 333: — *quando se é obrigado a fazel-o*, 334.

Acceptilação, V. Quitação.

Accessorios, V. Cessão de credito.

Accionar não póde o administrador a massa que administra, 1212.

Accionistas de companhia, como respondem pelas perdas d'ellas, 543.

Acções velhas e novas em fallencia, 1182.

Accomodação, V. Portador.

Accusação de quebra, 1215.

Acto de commercio, 1029.

Actos commerciaes e sua competencia liv. 1, tit. 3: — *commercias o que são*, 203 e seguintes: — *preparatorios do processo*, 1073.

*Ad exhibendum*, V. Acção.

Adiamento de sessão, 1025, 1105.

Adiantamento de frete, 1719: — *de soldadas*, 1456, 1457 e 1487.

Adiantamento das despesas de recobração pelo segurado, 1779 e 1780: — *feitos por commissarios*, 49.

*Ad id, quod interest*, V. Acção.

Adjunctos, 1017.

Administração, 1219, V. Quitação: — *liquidataria*, — 738: — *da massa, como se perde*, 1212: — *de quebra, sua commissão*, 1213: — *de seus bens, como perda o fallido*, 1132 — *da sociedade*, 610 e seguintes: — *suas despesas*, 1240.

Administrador, V. Proponente o Socio: — *acção negotiorum gestorum*, 900: — *á massa social*, 706: — *de companhia, sua responsabilidade*, 542: — *não póde accionar a massa*, 1212: — *que abusa em quebras*, 1211: — *sua obrigação*, 135: — *socio ou*

*comparte gerente, como é obrigado a dar contas justificadas*, 535: — *de associação*, 535.

Administradores, como põem os bens em praça, 1216: — *em reivindicação*, 920: — *da quebra*, 1205 e seguintes: — *sua nomeação*, 1206: — *como podem vender*, 1207 e 1208.

Administradores, V. Fazendas: — *sua obrigação na apresentação dos credits em fallencias*, 1217.

Adventicios bens, 1219.

Advogado, 1020, 1024 e 1097.

Affixação de sentença de quebra, 1161.

Afretador, 1509 e seguintes: — *o que é*, 1498.

Agasalhados, 1429.

Agentes do commercio, 100.

Aggravo, 1114.

Aguada, 1610 e 1615.

Ajustamento de soldadas, 1440 e seguintes.

Ajustar o capitão, 1348.

Alçada, 1113: — *de arbitradores*, 1033.

Alevantado com fazenda alheia, 1153.

Alfandega, V. Regimentos.

Alheação, quando feita pelo quebrado, 1135 a 1137.

Alhear, V. Devedor, Extrangeiro e Transigrir.

Aligeirar, V. Barcas.

Alijadas fazendas, V. Avaria grossa.

Alijamento, 1386, 1528: — *avaliação em avarias*, 1843 e 1850: — *recuperação de seus effeitos*, 1853 e 1854.

Alimentos, 1242: — *do risco*, 1654.

Allegações, 1088.

Almocrevas, 170.

Almoeda de salvados, 1593 e 1596.

Aluguel, 1219: — *de armazens*, 1300.

Ametade do frete, 1512 e 1548.

Ancoragem, 1825.

Anno, por dia, mez e anno o que se entende, 265.

Annuidade para o socio, 709.

Annulação de seguro, 1750.

Annular, como se podem as convenções com quebrados, 1136 e 1137: — *não se póde o acceite da letra*, 340.

Antedata, 359.

Aplice de seguros de incendios, 1748: — *de seguro por corretor*, 1812: — *de seguro*, 1708, 1709, 1712 a 1714, 1719, 1682 a 1684, *sua ordem de datas*, 1773, 1774: — *de seguro, tempo da sua assignatura e entrega*, 1693 a 1695: — *menção do valor nella*, 1728: — *registrada pelo corretor dos seguros*, 1812.

Apólices, 944: — de seguro marítimo, 1685: — de seguro contra fogo, 1686: — de seguro de transporte por terra, 1687: — devem traduzir-se em vulgar, quando ajuizadas, 248.

Appellação, 1033 e 1114: seus effeitos, *ibid.*: — da sentença arbitral, 750: — official, 1106: — quando cabe do arbitramento, 1110, 1111.

Apresentação, 396 e 397, V. Aceite: — de letras, V. Tempo.

Apprestes e Apparelhos, 1296 e 1637.

Approvação do committente, 808.

Arbitrador quem o deve ser, 989 e 990.

Arbitradores, 995 a 997, 1567 a 1570, 1600, 1615 e 1728, V. Suspeição: — avaliação d'elles, 1169: — em avaria, 1826 a 1831 e 1839: — em abandono, 1791: — em deviação, 1754: — de reagate, 1480: — na intelligencia de seguros, 1678: — necessarios na verificação dos vicios ou differença de qualidade na coisa vendida, 501: — sua paga, 1000.

Arbitramento, V. Compromisso: appellação do —, 1110 e 1111: como pôde d'elle conhecer-se, 1111 e 1112: — como deve ser feito, 757 e 758: — de quotas sociaes, 662: — empate nella, 756: — o que vale para as decisões do tribunal e como pôde proceder-se a segundo, 999: — quando é prova, 989: — quem pôde exarar o seu termo, *ibid.*

Arbitramentos em sociedade, 748 e seguintes.

Arbitrio, preço da venda a arbitrio de terceiro, 465.

Arbitrio, quando o socio recusa nomeal-o, 753.

Arbitros, 1684 e 1785: — commerciaes julgam as questões de sociedade, 749: — como julgam a dissolução da sociedade, 703: — como julgam as questões da execução da commissão em tempo, 202: — como podem por elles ser decididas todas as causas commerciaes, 1030 e 1032: necessarios sobre cartas de credito, 452: — sua nomeação, 751.

Archivo, 1057.

Armador, V. Parceria: — como pôde tomar a risco, 1689.

Armamento, 1637.

Armazens, V. Empenho: — reivindicção, 912.

Armazens, seus alugueres, 1547.

Arrecadação de bens pertencentes a quebras, 1153: — do naufragio, 1585.

Arrendamento, 1219.

Arrendimento, dada a aceitação num contracto não tem lugar, 251.

Arresto de potencia, 1551.

Arrhas, 1284.

Arribada, 1485: — em consequencia d'abalroação, 1582: — for-

çada, 1398 e 1610, e seguintes: — suas causas, *ibid.*: legitima, 1614: — illegitima, 1615: — voluntaria, 1381.

Arrumação, 1442 e 1615: — da carga, 1365: — dever do capitão, 1824.

Artigos de nova razão, 1035: sociaes, Vid. Sociedade.

Assentada, Vid. Audiencia.

Assentos, que devem fazer os corretores, 1436.

Assignado, como deve ser o libello, 1080.

Assistencia, Vid. Salvados.

Associação mercantil, que direito a rege, 537.

Associações, companhias, sociedades e parcerias, o que têm de commum entre si, 526.

Assoldamento da equipagem, 1440.

Atestado de corretor, 135.

Auctoridade administrativa do naufragio, 1589 a 1595.

Autorisação da mulher, 27: — de feitores e caixeiros, 216, V. Caixeiro: — do juizo, 1616: — do socio gerente, 615.

Audiencia de assentada, 1088: — de expediente, 1075.

Augmento de premio, 1631 e 1735.

Ausencia, 1148.

Ausentes, quando representados por corretores, 1436.

Antoria, 479.

Auxilio, quando pôde pedir o capitão, 1447 e 1449.

Aval, 351 e 353, Vid. Solidariadade: — de corretor, 129: — pro-rogação do seu termo, 856.

Avaliação, Vid. Valor: — como se regula no contracto de risco, 1626: — das fazendas avariadas, 1842: — do prego de fazendas, 1001: — do lucro esperado, 1733 e 1734: — do objecto segurado, 1720: — do remanescente social, 654: — dos effeitos avariados em corretagem, 180: — dos objectos segurados, 1728 e seguintes: — em seguro, 1826 a 1831.

Avaliada, letra do risco, 1626.

Avaria, 1300, 1376, 1400, 1509, 1511, 1616, 1709, 1712, 1813 e seguintes: — o que é, 1815: — o que não é, 1819: — como se regula, 1814: — grossas e particulares, 1815: — grossa, 1513; 1524, 1546, Vid. Segurador: — grossa, o que é, 1816: — o que não é, 1817: — grossa, onde se regula, 1836 a 1839: — a pedido de quem, 1839 a 1842: — grossa, quando pôde segurar-se, 1706: — de objectos exceptuados na apolice, 1762 e 1763: na coisa remetida em commissão, 71: — não são as despezas de pilotagem, e quaes outras, 1825: occasionada no transporte das fazendas, 180 a 189: — particular, 1764: — particular contra o capitão, 1824: — visivel, como verificada, 1829.

Avarias, suas regras em seguros procedem no contracto do risco,

1670 e 1671: — communs, como se repartem, 1841: — particulares ou simples, o que são, 1818: — quaes não é obrigado a pagar o segurador, 1833.

Averbar, como os pagamentos em quebra, 1257.

Avindor, 1032.

Aviso do sacador, 363.

## B

Balanço, 221 e 1149, V. Inventario e Moratorias: — de quebrado, 1124, 1125, 1177 a 1181.

Baldeação, fazendas a risco nella, 1652.

Banco, V. Deposito e Banqueiro.

Bandeira livre, 1382.

Banqueiro, 1221. Vid. Depositario, Mandato e Cheque: — mudança na fórma do cheque, 724: — quando quebra no meio tempo da apresentação do cheque, 434: — que cessa pagamentos, 91: — se devem especie ou genero, e quando, 89.

Banqueiros, 35, liv. 1, tit. 1, secç. 3: — o que são 87: — o que podem fazer, 88.

Barataria, Vid. Consignatario: — de patrão, 1756 e 1757.

Barcas de descarregar e aligeirar, suas despezas, como consideradas, 1820 a 1823.

Banqueiros, 170.

Bemfeitorias, 1239.

Beneficio de divisão e discussão em fianças, 851: — de restituição, 894.

Bens, V. mulher: — castronses, 1219: — moveis são os navios 1287: — sobrevividos ao quebrado antes de rehabilitado, 1260 e 1262: — vagos, 1597.

Bilhetes, 424.

Bilhetes á ordem, liv. 2, tit. 7.

Bloqueio, 1392.

Boa fé do segurador, 1786: — nas convenções mercantis, seu effeito, 257.

Boas ou más novas, 1690, 1701 e 1704.

Boias de ancora, 1574.

Bolsa do commercio, o que é, e a que jurisdicção está sujeita, 97.

Bordo, vender posto a bordo, 456.

Branco, V. Indosso.

## C

Caderno manual do correitor, 119 a 122.

Caixa 1373: — de sociedade, que somma podem tirar d'ella os socios, 658: — de consignação em quebra, 1176 e 1177: — do navio, como pôde tomar a risco, 1639: — da parceria, quem o é, e quem se presume, 1828 e 1831: — em parceria, 1342 a 1360.

Caizeiro, V. Pagamento: — como deve ser auctorizado, para que seus actos induzam responsabilidade, 156 e 157: — o que importa a entrega a elles feita de fazendas vendidas, 161: — quando testemunha, 966.

Caizeiros: dos —, liv. 1, tit. 2, secç. 3, V. Agentes do commercio, e Escripuração: — de lojas por miudo, presumpção juridico-commercial dos seus actos, 159: — e feitores não podem delegar, 162: — e feitores, como despedidos, e com que effeitos, 163 a 166: — o feitores, sua responsabilidade para com os preponentes, 167: — que disposições acerca dos feitores lhos são applicaveis, 158.

Calendario Gregoriano, V. Anno.

Calumnia, V. Juramento.

Camara do capitão não comprehendida no fretamento, 1501.

Cambio, V. Curso de Cambio, e Letra: — maritimo, V. Fiador, 1621 e seguintes.

Candidatos para jurados, 1044 e 1047.

Capacidade, qual a de commerciar, 18.

Capital, Vid. Sociedade: — o que é em parceria, 334.

Capitão, 1361 e seguintes, V. Ajustar, Despedir, Rol da tripulação, Sobrecarga, e Vender: — do navio, onde pôde ser obrigado a dar contas, 240: — como deve fazer seu relatorio, 1403: — como pôde carregar fazendas na camara, 1501: — como pôde carregar no seu navio, 1402 e 1404: — como pôde provar que o navio não podia conter as fazendas enunciadas no conhecimento, 1560: — em parceria, 1403 e 1404: — em que casos deve consultar, 1387: — interessado nos lucros do navio, 1414: — não pôde vender o navio, 1401: — o que deve depositar na secretaria do commercio, 1413: — quando é obrigado a fretar novo navio, 1525: — quando não pôde pedir o embolso de fazendas carregadas, 1533: — quando pôde pedir auxilio, 1447: — quando pôde vender fazendas da carga, 1534: — sua culpa 1616: — sua obrigação na carga avariada, 1618: — sua obrigação de fazer consulado, 1339: — sua obrigação acerca do

diário de bordo, 1407, 1408: — sua responsabilidade em arribadas, 1617 e 1618: — sua responsabilidade por delicto, omissões ou culpa, 1497: — suas contas, 1411 a 1413: — suas obrigações, 1418: — seu dever em fechar escotilhas, na amarração, e em bons aparelhos, 1824: — seu dever em qualquer evento importante, 1387: — seu voto, 1611: — unico proprietario no navio, 1417.

Captivoiro, 1478, 1479, 1673 e 1723, V. Resgate.

Caracteres communs ás companhias, sociedades e parcerias, 527 e seguintes.

Carga, 1519 e 1520, V. Vender: — além do estipulado, 1514: — avariada, 1618: — como póde completar-se, 1513: — parcial, 1510: — sobre a coberta, 1847.

Carregador, seu poder na alteração da expedição entregue ao recoveiro, 193 e 194.

Carta, V. Circular: — de aviso, 364: — de credito, obrigação de quem a escreve, 447, 451: — de credito, quando considerada carta de recommendação, 446 e 450: — de introdução, 450: partida, 944, 1499 e 1500.

Cartas de aviso, 944: — de credito, liv. 2, tit. 8, 944: — de credito, o que são, e seu effeito, 444: — de correspondencia commercial, 944: — de dote, V. Dote: — de ordens, 944: — do-brado, 1167.

Casamento, V. Mulher, 41.

Caso fortuito, se o commissario responde, 68.

Casos fortuitos, V. Commodatario.

Casual, V. Quebra.

Casas commerciaes, como devem ser processadas, 1078: — fóra dos logares, onde ha tribunaes de commercio, 1032: — por arbitros, e por juiz e jurados, 1030.

Cautela de recovagem, 174, 175, 191 e 192, V. Rescisão. *Certi conditio*, V. Acção.

Certidões, 1061 e 1067: — de corretores, 105, 112, 133 e 134.

Cessação de pagamentos, 1165: — do que morre depois d'ella, 1126.

Cessão civil, 1636: — da acção da companhia, 544: — como se opera, 544, 545: — da acção pelo segurado, 1780: — de credito o que comprehende, 495: — de direitos, 380: — quando necessaria para ter logar a acção, 899.

Cessar pagamentos, 1123 e 1130.

Cessionario, 1632: — associado, 588 e 590: — de socio, seus direitos, 589.

Chapen, 1509: — do capitão, 1705.

Cheques, liv. 2, tit. 7, 424 e seguintes, 430 a 432: — em mão

de terceiro, 433: — mudança da sua fórma em sociedade, 724: — quebrando o banqueiro no meio tempo da sua apresentação, 434.

Chirographario, V. Credor.

Circular sobre auctoridade de caixeiro, 157.

Citação, 1072.

Cláusula — Boas, ou más novas, 1690, 1707 e 1704: — de conta de terceiro na letra, o que importa, 362: — derogatoria em letras, 381: — desconhecido o conteúdo, 1559: — livre de avaria, 1774: — livre de hostilidade, 1765 a 1767: — á ordem, 438 a 440: — á ordem em livrança, 425: — social, 593: — todo o risco, 1740: — regulção da avaria no seguro com esta clausula, 1826.

Coberta, fazendas carregadas sobre —, 1391.

Co-devedor, V. Moratoria.

Codigo, como obriga os marinheiros, 1442: — do commercio, obrigação da sua applicação, 1035: — exemplar de bordo, 1379.

Coherdeiros, 1230.

Colheita, 1673, V. Fretamento.

Collegio de corretores, 137.

Comboio, 1382, 1485.

Comeco da sociedade, 610: — de prova por escripto, 247 e 959: — de viagem, e comeco de risco, 1751: — do contracto de seguro, 1661: — do risco do seguro do frete, 1742: — do cambio maritimo, 1743: — dos riscos, 1656: — e fim dos riscos de transportes por terra, 1744 e 1745: — e fim dos riscos em navio, 1736 a 1738: — sobre fazendas, 1739 e 1741: — e fim dos riscos em seguro de lucro esperado, 1747.

Commandita, 580, V. Parceiros.

Commerciante, o que é, 11: — o que não é, 12.

Commerciantes, como podem obrigar-se, 245: — e suas especies em geral, liv. 1, tit. 1: — o que comprehende esta voz generica, 36.

Commerciar, como póde o estrangeiro em Portugal, 31 e 32: — em que não póde o socio 617 e 618.

Commercio, V. Pragas e Empregados: — a quem é prohibido o seu exercicio, 28: — como se considera o seu exercicio, 10: — de banco, V. Banqueiro: — de commissão, o que é, 771: — entre portos portuguezes, 1315: quem tem direito de exercel-o, e como, 2 e 3.

Commissão, 788 e seguintes: — o que é, 788 a 790: — V. Negociantes de commissão. Perda: — como se interpreta, 795 a 800: — como a quem julga as questões de ser exequida em tempo, 802: — da administração de quebra, 1213: — *del credere*, 856: — de letras de cambio, 76: — do consignatario, 831:



facturas e marcas, 81: — obrigação do committente a respeito de suas despesas, 46: — o que é commercio de commissão, 771: ordinaria, quando não tem o commissario direito a ella, 69: — quando regulada pelo uso e costume de praça, 789: — quando se distingue do mandato, 101: — que vence o curador fiscal, 1183: — seus lucros, a quem pertencem, 74: — sua differença do mandato, 770: — verbal, como ratificavel, 41.

Commisario, V. Compra, Juiz e Negociante de commissão: — acceitação da commissão, 804 e 805: — como pôde vender a prazo, 53 e 54: — como responde por caso fortuito, e força maior, 68: — como responsavel por damnos, 60: — como vence juros, 292: — de banco, 37: — de compra, *ibid.*: — de portos francos, *ibid.*: — de seguros, sua responsabilidade, 84 e 86: — de transporte, liv. 1, tit. 2, secç. 4, 37: — de transportes o que é, 170, V. Agentes do commercio: — de venda, 31: — em ordem equivocada, 816: — em que tempo transfere o dominio ao committente, 803: — encarregado de expedir uma commissão, sua responsabilidade, 815: — mercantil, o que seja, 37: — não pôde alterar as marcas, 73: — porque estragos não responde, 69: — quaes effeitos não pôde adquirir, 77 e 79: — quando deixa de sel-o, 45: — quando mandatario, 768 e 769: — quando réo de furto, 48: — quando responde por insolvencia do seu contrahente, 814: — quando recusa o mandato, 56 e 57: — que faz empréstimos, ou fia, 52: — que preferencia tenha, 50: — excepções, 51: — que risco corre, 61: — e sua responsabilidade, 62: — quem pôde ser, 40: — seu gerente, 44: — seu direito por avanços, 49: — seu poder de delegar a ordem, 66: — seus deveres em caso de avaria, 71: — sua garantia, e *del credere*, 75: — sua morte, 825: — sua negligencia o culpa, 813: — suas diligencias, 812: — suas obrigações, 42: — suas obrigações, especiaes, V. Negociante de commissão: — suas obrigações, finda a commissão, 47: — suas obrigações geraes, 63 e 64: — suas obrigações na verificação de prejuizo, 70 e 71: — suas obrigações strictas, 801, 806 e 807: — sua responsabilidade, 69.

Committente, como pôde revogar a ordem, e com que consequencias, 67: — como é obrigado ás despesas e juros da commissão, 46: — de compra e venda, V. Compra por commissão: — e commissario, quando reciprocamente ligados, 791 e 792: — suas excepções, 793: — indicação do seu nome, o que opera, 780: — quando responsavel pelas operações do mandatario, 778 e 779: — quando se presume approvar o procedimento do commissario, 803: — quando tem arbitrio sobre facto de commissario, 65: — responsabilidade nas perdas, 794: — suas acções

para com terceiro, 43: — seus direitos em falta de diligencias do commissario no caso de avaria o estrago, ou desconformidade de cousa commettida com o conhecimento, ou cautela, 71: — seus direitos para com o commissario em empréstimos e fianças, 52.

Commodatario, por que responde, 302: — quando insolvente, 301: que culpa presta, 303.

Commodato, 1219: — mercantil, liv. 2, tit. 4: — o que é, 298: — direito, que o rege, *ibid.*: — o que é necessario para que seja mercantil, 299.

*Communim dividundo*, V. Acção.

Companhia do commercio o que é, 538: — como pôde ser formada, 539.

Companhias, liv. 2, tit. 12.

Comparte, V. Administrador e Quebrado: — seu contracto com terceiro, 1351: — seus direitos, 1323.

Compartes, como podem tomar a risco, 1639: — sua maioria e minoria, 1840 e 1385: — sua obrigação, 581: — sua responsabilidade, 1335 a 1338.

Compensação, 424 e 867: — do preço na compra o venda, 491: — o devedor, que pretende compensar divida de letra em quebra, 423.

Competencia, 206 e 207: do juiz commercial, 1029 e seguintes.

Completo, V. Indosso.

Composição, 423, V. Portador.

Compra, liv. 2, tit. 9: — a dinheiro, 456: — com dinheiro d'outro, 1226: — de causa incerta, 464: — e venda, V. Arbitradores, Lesão, Rescisão, e Vícios: — e venda como se prova, 503: — e venda de adquiridor incerto, 497: — e venda mercantil; qual não é, 504; e venda, o que é, 453: — quando perfeita, 454: e venda por factura com recibo, 493: — e venda pura ou condicional, 455: — seus diversos modos, 455: — a venda, quando se resolve pelo não pagamento do preço, 492: — e venda restituição do preço, 478: — por commissario, onde se entende celebrada, 499.

Comprador, V. Despesas, Mora e Evicção: — insolvente, ou quebrado, 476: — seu direito, quando a cousa está a risco do devedor, 458.

Comprar, V. Fazendas.

Compromisso, 1033: de arbitramento, 752, 755, V. Socio: — não pôde fazer o liquidante, 762.

Concertar o navio, 1393 e 1394.

Concerto do navio, 1525 e 1300.

Concertos, 1714: — V. Concertar e Obrigações: — além da somma

segurada, 1382: — como se responde por elles no contracto do risco, 1650.

Conciliação, 1032.

Conclusões a propôr ao jurado, 1103.

Concordata, 1267: — do quebrado, 1186, 1189, 1194 a 1202.

Concurso, 1651, 1661: creditorio, 1301, V. Fallencia e Socio: — em resto de divida privilegiada não satisfeita, 1248 e 1249.

Condição, V. Aceite

Condições sociaes, 550.

Conferencia dos autos, 1625.

Confissão, 1463: clausulada, 973: — como pôde aproveitar a terceiro, 975: — de divida por socio, 691: — de firma, 1086 e 1087: — individual, 973: — judicial e extrajudicial, 971 a 973: juramento, 970 e 971: — sentença contra elle, 974: — como revalida o erro, *ibid.*

Confusão de direitos, 867: — na fiança, 863.

Conhecimento, V. Rescisão, 1553 e seguintes: — o que contém, *ibid.*: — á ordem, ou ao portador, 1554: — seus exemplares, 1555 e 1556: — com declaração especifica, 1539: — sua expressão do estado das fazendas, 1376.

Conhecimentos, 944, 1379, 1498, e 1520.

Conjectura sufficiente para a novação, 888.

Consentimento, 1625, V. Promessa de venda: — como pôde dar-se, 454: — quando aperfeiçoa o contracto, 251.

Conservação dos bens, 1239.

Consignação, 826 e seguintes: — á commissão, 828: — em conta de participação e á commissão o que é, 826 e 827: — quando termina, 839: — promettida, e baldada, 835.

Consignante em conta de participação, que risco corre, 829.

Consignatario de fazendas de diversos, 836: — que altera a consignação em conta de participação, 833: — que não pôde fazer emprego na fórma da ordem, 837: — que recusa receber fazendas, 1534: — que tem fazendas identicas, 836: — seu arbitrio, 834: — sua commissão, 831.

Consocio, caso em que não responde pela obrigação do socio 683.

Construcção, 1651: — contractos para ella, 1300: — de navios, 1293.

Consul, 1490, 1457, 1489, 1616 e 1839: — sua auctorisação ao capitão, 1394.

Consulado, V. Relatorio: — como deve fazer-se, 1389.

Consulta, que deve fazer o capitão, 1387.

Consultar, como pôde o magistrado do commercio, 1014.

Conta, V. Vendedor: — corrente, quando a não pôde ter o socio com a sua sociedade, 554: — da quebra, qual remetida pelos

administradores, 1256: — de participação, V. Consignação: sociedade em —, 571 — de retorno 407 a 412: — de terceiro, V. Clausula: — do caixa do navio, 1358 a 1360: — do capitão do navio em arribada forçada, 1398: — do estado da caixa de fallencia, 1176: — particular do socio com a sociedade, 708: — seus requisitos, 232 e seguintes.

Contabilidade de feitores, 123.

Contas, 208 e 944, V. Administrador, Liv. de razão, e Prestação: — d'administração, V. Quitação: — do capitão, 240, 1411 a 1413: — do curador fiscal, 1201: — quaes são obrigados a dar os associados em conta de participação, 574: — quaes se dão ao segurador para pagamento das perdas, 1835.

Contestação da lide, 1072.

Contrabando, 1641.

Contracto commercial, sua essencia, 253: — commercial verbal, quando obrigatorio, 250: — de casamento, 1236: — de risco, quando consummado, 1659: — de risco, sua essencia de requisitos, 1662 e 1625: — de risco, sua fiança, 859: — de soldadas maritimas, o que é, 1440: — de união, 1202: — illicito, 255: — mercantil, como se interpreta, 265 a 260.

Contractos, V. Boa fé, Corretores, e Interpretes: — commerciaes, como são regulados por direito civil, 244: — mercantis, nullos por incapacidade de pessoa, 30: — quaes tem fórmulas particulares ao commercio, 246.

Contradictas, 1088 e 1093.

Contramestre, 1419 a 1422.

Contrariedade, 1082 a 1084: — sua lição, 1890.

Contribuição, 1513, 1536 e seguintes.

Convenções, V. Boa fé — contrahidas por correspondencia, 252: — e pactos puramente naturaes, como obrigam entre commerciantes, 243: — socios illicitos, 530, 531.

Convocação de credores, 1275: — em quebra, 1184, 1185 e 1192. V. União.

Cópia, 1081 a 1083.

Copiador, 220.

Co-réos *debendi* com quebrado, 1140 e 1141.

Correspondencia, V. Venda: — commercial, 208: — convenções por ella, 252: — do quebrado, 1167: — mercantil, liv. 1, tit. 4, secç. 2.

Corretagem, 136.

Correteiros, 170.

Corretor, como o seu protocollo serve na interpretação de contractos, 260: — de seguros, 1694 e 1695: — em venda de fallidos, 1209: — não pôde negociar, 127: — nem encarregar-se de paga-

mentos por conta alheia, 128: — não segurar, nem tomar riscos, 130: — quem pôde ser, 108 e 109: — segredo, a que é obrigado, 115: — sua responsabilidade acerca da authenticidade das firmas nos contractos, em que intervêm, 112: — sua responsabilidade por dolo, erro, ou culpa, 113 e 114: — suas qualidades e funções, 102 seguintes.

Corretores dos —, liv. 1, tit. 2, secç. 2, V. Agentes do commercio: — do seguro, cópias que são obrigados a dar, 1812: — de seguros marítimos, 1807 e seguintes: — interpretes, 1432 e seguintes: — suas qualidades, 1433: — suas attribuições, 1435 e 1436: — o que lhes é prohibido, 1437 e 1438: — seus emolumentos, 1439: — além das suas obrigações especiaes, têm as dos corretores em geral, 1438: — protocollo, certidões, e minutas, 944: — quando representam ausentes, 1435: — suas quebras, 1154.

Corpo e quilha do navio, 1637 e 1643: — seguro de —, 1707.

Cortezia, V. Graça.

Costume de praça, 1698.

*Credere, del* — 855.

Credito, V. Cartas, Cessão, e Socio: compra a, — 456: com descontos pelo pagamento á vista, *ibid.*: — em ultima analyse é o unico contracto commercial que ha, 274: — envolve mútuo, *ibid.*: — não indossavel, 496: venda a —, reivindicção, 911.

Creditos, V. Tradição: — apresentados depois da concordata, 1203: — como rateados em quebras, 1255: — contestados em quebras, 1190: — em quebras, 1189: — garantidos por fiança em quebras, 1252: — privilegiados, 1217: — privilegiados na venda voluntaria do navio, 1300, 1301: — na judicial, 1304: — suas diversas especies, 1217 e seguintes.

Credor chirographario, 1238: — do dominio, 1223: — do socio, e da sociedade, 744, V. Embargo: — filho, pae, ou mulher em quebras, 1127: — fiscal, 1278 e 1285: — pigneratício, 1227 a 1229: — pôde pagar-se a si mesmo, 877: — portador de obrigações solidarias em quebras, 1253: — que escreve no credito em descarga, 954.

Credores de mercadorias em commissão em transitio, 1219: — do lecras, *ibid.*: — de navios, seus privilegios, 1307: — de sociedades com diversas casas sociaes, 745: — do dominio, 1218 e 1219: — hypothecarios, 1241: — oppoentes á concordata, 1197: — privilegiados, ou hypothecarios em quebras, 1195: — suas classes, 1218.

Culpa, 1583, V. Capitão: — do capitão, 1824: — do commissario, 813: — levissima, V. Commodatario.

Culposa, V. Quebra.

Cumplice do quebrado, 1150.

Curador, V. Proponente: — fiscal da fallencia, 1155, 1160 a 1164, 1168 a 1174, 1181 a 1187, 1191, 1192 e 1201: — fiscal da fallencia é curador fiscal dos direitos da massa, 1191.

Curativo, 1469, 1470.

Curso de cambio, 98, 410 e 412.

Custas, 482, 1217 e 1240, V. Fiança.

Custeio, suas despesas, 1300.

## D

Dador a risco, 1641: — sua obrigação de vigiar o emprego, 1647 a 1649.

Damno, 1672: — causado por terceiro associado, 587: — infecto, V. Acção.

Damnos do capitão, 1363 e 1365: — do navio em parceria, 1362: — e interesses, 287.

Dar á vela, quando é obrigado o capitão, 1371.

Data da abertura de quebra, 1130 e 1131: — de escripto particular, 947.

Declaração da abertura da quebra, 1130 e 1131: — do quebrado: 1124 e 1145.

Defeitos occultos de cousas vendidas, 484.

Defesa, 1085.

*Del credere*, 855 e 915: — do commissario, 75.

Delegação, 890, 891, 893.

Delegar, V. Caixeiro, Ordem.

Demoras, 1513.

Depositador e depositario: suas obrigações e direitos, 810.

Depositario, como responde pela especie, 307: — de papeis de credito, 309.

Depositarios, 1300.

Deposito, 867, 1087, 1114, 1119 e 1219: — como se aperfeiçoa, 304: — da carga, 1547: — de fazendas, 1516: — de fazendas, qual pôde pedir o capitão, 1532: — em banco publico, por onde se regula, 311: — em papeis de credito, 309: — irregular, 1220, 1221: — judicial, 1564, 1566 e 1596: — mercantil, liv. 2, tit. 5: — mercantil o que é, 304: — quando o pôde requerer o recoveiro, 192: — regular, 304.

Derramamento de liquidos, 1761.

Desarrumação, 1520.

Descaminho de letra, V. Letra.

Descarga, 1557, V. Barcas e quitação: — do curador fiscal, 1201: — do devedor, 954: — do navio, 1515, 1516: — em porto de arribada, 1616.

Descarregar, despesas de —, que casta de avaria, 1818.  
 Desconto de letras, 297: — de letras de cambio, antes do vencimento, 379: — de letras o que seja, e por que direito se regule, 90.  
 Deserção de marinheiros, 1441.  
 Desfalque, 1376: — ordinario, 1761.  
 Desistência, como pôde fazel-a um socio, 689.  
 Despedida de gente da tripulação, suas causas legitimas, 1481 a 1483 e 1488: — do capitão, 1485.  
 Despedir o capitão, 1348 e 1349: — quando pôde o capitão alguma da sua gente, 1442: — quem, e como pôde o capitão as gentes do mar, 1386.  
 Despesas da administração, 1290: — de arribada, 1612: — da extração, e do recebimento da cousa vendida, por conta de quem fazem? 474: — de carga e descarga, 1544 a 1547: — de fazendas salvadas, 1588: — de guarda, 1500: — de naufragio, presa ou detenção, 1852: — do navio arruinado, 1831: — de pilotagem, e entradas de barra, 1826: — de reclamação, 1779 e 1780: — do contrato de compra e venda, 482: — e accessorio da venda por conta de quem fazem? 467: — por que os seguradores não respondem, 1825.  
 Detenção, 1384: — de navio por divida, 1311.  
 Detentor de letra de cambio, seu poder, 386: — de titulos, quando quebra, 917: — fallido, 1250.  
 Devedor delegado, 890, V. Novação: — induciado, não pôde alhear, 1280.  
 Deviação, 1753, 1754: — em contracto de risco, 1658: — no transporte de fazendas no interno, 195: — por hostilidades, 1765 e 1766.  
 Dia, V. Anno: — como se entende a conta no vencimento, 266: — sancto, V. Vencimento.  
 Diario, 219: — da navegação, 1377, 1388: — de bordo, 1369 e 1407.  
 Dias de prancha, 1546: — de salvados, 1466: — supplementares, 1509 e 1512.  
 Diligencia de commissario, 812.  
 Dilação, 1089, V. Abreviar e compromisso.  
 Diminuição do frete, 1541.  
 Dinheiro, 1369: — a risco, 1400, 1621 e seguintes: — de contado, compra a —, 456.  
 Direito civil, como na locação, 513: — civil, como procede nas convenções commerciaes, 244: — civil, que força tenha, e como applicavel ás questões commerciaes, 1: — como d'elle julga o juiz, 1030: — de commissão, V. Commissão: — de naufragio, 1598: — de varação, 1599.

Direitos de tonelagem, 1300: — do porto, *ibid.*: — em debito, 1239 e 1242: — e obrigações dos socios, 640 e seguintes.  
 Discussão, V. Beneficio: — de provas, 1088: — de provas, não pôde interromper-se, 1102.  
 Dissenso mutuo, 867.  
 Dissolução, V. Locação e Condução: — da sociedade, 693 e seguintes, 702 e seguintes, V. Firma, Letra e Participação: — da sociedade antes do termo, 602: — da sociedade, quem pôde requerel-a, e porque, 696 a 698: — da sociedade, seus effectos, 704 a 706, 720 e seguintes.  
 Distancias, 264.  
 Distracte da sociedade, V. Registo.  
 Distribuição, 1016.  
 Diversidade de conhecimentos, 1561, 1562 e 1564.  
 Divida da firma social velha continuada com a nova, 717: — social, dissolvida a sociedade, 713.  
 Dividas, V. Inventario: — ao fallido, 1219: — commerciaes em fallencias, 1134: — de navios, 1251: — em quebra quando exigiveis, 1138 e 1139: — quaes posteriores preferem ás anteriores, 1301.  
 Dividendos, 1193: — de credores em concurso, 1247 e 1249: — em fallencia, 1176: — sua repartição, 1255, 1256 e 1259.  
 Divisão, V. Beneficio.  
 Dizima, 1087.  
 Doação, 1032.  
 Documento, V. Escripto: — a exhibir, 957: — seus defeitos, 249.  
 Documentos, 1435: — de bordo, 1316 e 1379: — juramento sobre elles, 956: — obrigação de entregal-os para seguir viagem, 1518: — quaes se devem apresentar aos arbitros, 754 e 755: — quando lidos, 1090.  
 Doente, 1468, 1470, 1471 e 1473.  
 Dolo, V. Quitação: — como vicia a venda, 494: — do capitão, 1390: — no segundo, 1787.  
 Domestico, quando testemunha, 966.  
 Domicilios, V. Matricular-se e Protesto: — do aceite, 338: — do pagamento, 873.  
 Dominio, V. Credores, Vencimento: — alheio, 1222: — quando passa para o committente, 803: — quando se adquire para o mandante, 776 e 777.  
 Dono, 1373: — do navio naufragado, 1586: — do navio, sua responsabilidade pelo mestre, 1339.  
 Dote, 215, 1230, 1235 e 1241, V. Mulher.  
 Duração da sociedade, 610 e seguintes.  
 Duvida, no caso d'ella decide-se pelo devedor, 261.

## E

Efeitos segurados, a quem pertencem no abandono, 1804.  
 Eleição de jurados, 1044 a 1048: — de jurado tem effeito de matricula, 1051: — nova, 1052: — termo d'ella a quem remettido, 1049.  
 Emancipação, como legitima, 16, 17.  
 Emancipado, 17: — como se reputa o filho socio, 625.  
 Emancipar, 5.  
 Embarcação estrangeira como pôde adquirir-se, 1294 e 1295: — sua venda voluntaria, 1298: — judicial, 1299.  
 Embarcações, 1287 e seguintes: — o que são, 1287: — de navegação interna, 1303.  
 Embargo, 1384 e 1550, 1521 a 1523: — de navio, 1310 a 1314, 1458 e 1459: — da circulação não soffre a letra, 340: — qual pôde fazer o credor do socio, 743.  
 Embargos á execução, 1118 a 1120: — em declaração de quebra, 1165: — em fallencia, 1197: — de terceiro, 1566.  
 Embriaguez, 1482: — do marinheiro, 1442.  
 Emolumentos dos corretores, 1439.  
 Empenho, 19: — o que é, 312: — de bens geraes, como se entende, 318: — de propriedade social, 670.  
 Em penhor, fazendas, 1400, V. Reivindicação, 914.  
 Emporio intermedio, V. Commissario.  
 Emprego das despesas emprestadas a risco, 1714.  
 Empregados commerciaes, liv. 1, tit. 2: — no commercio, seu caracter obrigatorio, 155.  
 Empreitada o que é, 515 e seguintes.  
 Empreiteiro, sua responsabilidade, 523.  
 Empresarios de fabrica, 35: — gozam dos privilegios de commerciantes, e como, 34.  
 Emprestador, V. Socio.  
 Empréstimos, V. Mutuo: — a risco, 1300, 1380: — ao navio, 1300: — sob factura, 911: — por tempo indeterminado, quando exigivel, 277: — a dinheiro, 279: — tomada por socio, 671.  
 Encalhado o navio, 1590.  
 Encontro, V. Pagamento.  
 Entrada de socio, como pôde augmentar-se, 646 a 649: — que o socio é obrigado a fazer, 643, 644.  
 Entrega, V. Penhor: — da coisa dada em troca, 507: — da coisa vendida, antes de preço estipulado, como se regula este, 466: — da coisa vendida, qual deve ser, 477: — o que comprehende,

ibid.: — das fazendas mandadas em recovagem, 196 e 197: — quando não é o vendedor obrigado a fazel-a, 476.  
 Epocha do pagamento das letras de risco, 1634.  
 Equidade, V. Tribunal de commercio.  
 Erro, como vicia a venda, 494.  
 Escala, 1651.  
 Escambio, liv. 2, tit. 10.  
 Escotilhas, 1442: — não fechadas, damnos por isso, 1824.  
 Escravo, 1477.  
 Escrever não se pôde em processos commerciaes, 1020.  
 Escripto, 424, V. Data, Escriptura, Testimunha: — como deve ser o contracto da sociedade, 591 e 596: — com sommas diversas d'uma obrigação, 946: — como deve ser o contracto de parceria, 1390: — deve ser o documento do alheação de qualquer embarcação de seis toneladas para cima, 1290: — quando deve ser o fretamento, 1499.  
 Escriptos commerciaes, 945: — do quebrado, 1172: — de obrigação commercial, 944: — sociaes, porque devem ser assignados, 553.  
 Escriptura privada, 943: — publica, V. Sociedade e Socio.  
 Escripturas, 215: — em que linguagem devem ser postas em juizo, 248.  
 Escripuração, liv. 1, tit. 4, secç. 3, 208, 230, V. Livros: — por caixeiros auctorizados, seus resultados, 160.  
 Escrivão, 1063 e seguintes: — como substancia a prova, 1099: impedido, 1668: de protestos, 402 e 403.  
 Esmo, V. Vender.  
 Especie, devedor d'ella, 872: — quando deve o banqueirò, 89.  
 Espera, V. Moratoria.  
 Esperança, V. Compra de coisa incerta.  
 Esquipação, 1350, 1357 e 1615: — suas despesas, 1380.  
 Estalia, 1502 e 1503.  
 Estiva, 1365, 1442.  
 Estorno do seguro, 1750: — do seguro de risco por deviação, 1784: — do seguro por dolo, 1787.  
 Estragos, por que não responde o commissario, 69.  
 Evaimento de vazilhas, 1542.  
 Evicção, 479 a 483: — na troca, 508.  
 Exame, 990, 991, 995 e 101: — de fazendas avariadas, 1538: — de sobrecellantes, 1378: — judicial de fazendas avariadas, 1539, 1540.  
 Examos, quaes pôde commetter o tribunal de segunda instancia ao da primeira, 1015.  
 Excepção do segurado no abandono, 1805, V. Committente.  
 Excepções, 1085, V. Fiador.

- Excesso, V. Mandato, 810 e 811.  
 Excuseão, V. Benefício.  
 Execução de sentença, 1087 e 1107: — de sentença da quebra, 1157: — de sentenças commerciaes, a quem pertence, 1117 a 1120.  
 Exemplares do conhecimento, 1555 e 1556.  
 Exibição de titulo, 957: — dos livros commerciaes, 225 a 227.  
 Exigibilidade de dividas em quebras, 1188 e 1189.  
 Expedicionario, quando começa a sua responsabilidade, 187.  
 Expediente, V. Audiencias.  
 Extinção de obrigação, V. Letra.  
 Extrangeira, V. Embarcação.  
 Extrangeiros, V. Navios: — commerciantes, a que leis são obrigados, 33: — em aquisição de navios, 1289: — não naturalisados, 32: — naturalisados, seus direitos e obrigações, 31.

## F

- Fabricantes, 35.  
 Fabricas, 34.  
 Facto, como d'elle julgam os jurados, 1030: — illicito, 1524.  
 Factura, V. Empréstimo, 911: — com recibo no contracto de compra e venda, 493: — que declaração deve conter em certos casos de commissão, 81: — vender por ella, 456.  
 Facturas acceitas, 944.  
 Fallencia, V. Quebra: — novação, 893: — como pôde o socio assignar no concurso creditorio, 692: — depois de fundos fornecidos, 339.  
 Falsario, quando é o corretor, 185.  
 Falsidade, 1677: — do juramento, 981.  
 Falso, V. Aceite.  
 Falta de gente de bordo, 1845.  
 Faróas, 1300.  
 Favor, V. Graça.  
 Fazenda alheia, V. Penhor.  
 Fazendas, V. Armazem, Transporte: — alijadas, como se avaliam, 1843 a 1850: — avariadas, seu exame, 1538: — como podem carregar os officiaes de bordo, 1455: — como podem segurar-se, 1689: — consignadas, reivindicção, 915: — contracto de risco nellas, 1654: — da carga, V. Vender: — de loja, ou armazem, V. Empenho: — da massa fallida, os administradores as não podem comprar, 1210: — descarregadas, e empenhadas a risco, 1655: — em seguro, quando o carregador é dono do navio, 1767: — não pôde reter o capitão, 1532: — obrigações do capitão a respeito d'ellas, 1410: — prohibidas, 1524: — salvadas, 1531: — salvas em consequencia de facto de avaria grossa, e que depois se perdem, 1851: — salvas no mar, 1589: — sujeitas a perder-se ou estragar-se, 1565.  
 Fazer escala, 1654.  
 Feira, 374.  
 Feitor, 20, V. Pagamento: — com clausula geral, 143: — como poderá negociar de conta propria, 148: — quem o pôde ser no commercio, 141: — e com que auctorisação, 142.  
 Feitores, dos —, liv. 1, tit. 2, secç. 3, V. Agentes do commercio, Caixeiros: — como ligam os preponentes, 145 a 150: — como tractam, 144: — sua obrigação acerca da contabilidade, 153.  
 Feitoria, como acaba, 152.  
 Férias, 1074.  
 Ferido, 1468, 1470, 1471 e 1473.  
 Fiado, comprar, 456.  
 Fiador, 1252, V. Moratoria e Pagamento: — em caso de subrogação, 861: — em quebra, 849 e 1142: — é solidario, 851: — no contracto de risco, 859: — que paga a divida, 846: — quem, e como se pôde ser, 844: — sua acção, 847 e 848: — suas excepções, 845.  
 Fiança, 1087, 1114, 1119, 1140, 1141, 1252, 1312 e 1520, V. Cessão, Solidariedade, e Terceiro: — a entrega de cousas naufragadas, 1587: — ao preço da venda, 476: — ás custas, 1079: — assignada por corretor, 129: — commercial, 840: — sua substancia, ibid.: — como expressa, 841: — indefinida, 842: — seu character especifico, 843: — como se extingue, 864: — suas obrigações como passam a herdeiros, 885: — confusão de direitos nella, 863: — deve ser idoneas, 849: — do socio, 685 e 686: — mercantil, o que é, 852: — pôde vencer commissão, 853 e 854: — para armação em corso, 860: — prorogação do seu termo, 856: — qual é obrigado a prestar o sacador, o indossados, e quando, 397.  
 Figurantes em letras de cambio, suas obrigações, 361 e seguintes.  
 Filho, como pôde fazer parte da firma social, 626: — como socio do pae, 623 a 625.  
 Filho familia, 1219.  
 Fim dos riscos, 1656.  
 Firma, V. Liquidação, e Sociedade: — como cada socio é representante d'ella, 665: — como é responsabilizada por facto de socio, 666: — como responde pelo empenho da propriedade social, 670: — de sociedade, que tem diversos ramos, 681: — pôde dar-se na sociedade de capital e industria, 563: — quem pôde usar d'ella na sociedade, 555: — seu reconhecimento, 1626: —

social, como pôde continuar-se, 601: — social, como responsabilizada por empréstimo, 671: — social, dissolvida a sociedade, 727: — social, pessoas que podem entrar nella, 552: — social, que nomes deve conter, 548: — sua confissão, ou negação, 1086 e 1087: — sua responsabilidade pelo socio auctorisado, 672.

Fiscal, V. Credor.

Fiscalisar as justicas commerciaes, 1011.

Foenus, nautico, 1621.

Força maior, V. Commodatario: — se o commissario responde, 68.

Formalidades, V. Sociedade mercantil.

Fórmulas não substanciaes do processo, 1071.

Fornecimentos: acção de fornecimentos, quando prescreve, 1856.

Foro, 1242: — commercial, 1004 e seguintes: — mercantil, part. 1, liv. 3.

Fortunas de mar, 1752.

Fractura, 1468.

Fragmentes naufragos, 1584 e 1662.

Fraude, 1638, V. Quitação: — de tomador a risco, 1658: — no seguro, 1787.

Fraudulento, V. Quebra.

Fraudulento, quando é o contracto com o quebrado, 1137.

Fretado, como pôde ser o navio, 1506.

Fretador, 1509 e seguintes: — o que é, 1498.

Fretamento, como pôde resilir-se o contracto, 1509: — como se resolve, 1504 e seguintes: — de navios estrangeiros, 1543: — escripto, 1499.

Fretamentos, 1379, 1436, 1436 e 1498: — á colheita, ou prancha, 1552: — redondo á carga, á colheita, á prancha, 1498.

Frete, abandono das fazendas ao frete, 1542: — adquirido, 1643: — a mez, 1507 e 1508: — assoldamento a —, 1465: — a vender, 1642: — a vender, seguro de —, 1356: — das fazendas, que o capitão é obrigado a vender, 1527: — de fazendas alijadas, 1528: — de fazendas naufragadas, 1530: — de fazendas perdidas ou roubadas, 1529: — de fazendas salvadas, 1588: — dos generos em recovagem, quando pagavel, 200: — dos salvados, 1531: — novo, 1513: — o que é, 1498: — por numero, peso e medida, 1536 e 1537: — *pro rata itinere*, 1525: — quando é abandonado, 1339: — quando exigivel, 1506: — quando se não pôde pedir, 1544: — segurado, 1721 e 1722: sua diminuição, 1541: sua metade, 1512: — tem hypotheca especial nos effeitos carregados em recovagem, 198.

Frete na venda em viagem, 1297: sua prescripção, 1856.

Fructos, 1241.

Fundo social, interesse nelle, 603 e seguintes: — social, sua responsabilidade para com os socios, e para com terceiros, 711.

Fundos, V. Liquidante, Repartição: — como devem ser partidos entre os socios, 737: — no domicilio da letra, 389: em letras, quem deve aprontar, 328: — ministrados para uma sociedade, 556: — quando sua provisão se presume, 329, 330: — sociaes, sua natureza, 551.

Funeral, 1474.

Funerarias, despesas, 1239.

Furtada, cousa, 1219.

Furto, V. Commissario.

## G

Ganhos e perdas dos associados, 534.

Garantia, 1632: de corretor, — 129: — *del credere*, 855: — do commissario, 75: — de pagamento de letra, 387: do sacador, 331: — dos commissarios nas letras de cambio, 76: — dos feitos occultos da cousa vendida, 484: — na compra e venda, 481 e 482.

Gastos, V. Socios — do pretesto, 415.

Gazeta, 1594.

Genero, quando o deve o banqueiro, 89.

Geronte, 20, V. Socio, Administrador: — do commissario, 44: — quando considerado feitor, 164.

Gestão do capitão, V. Contas.

Gestor, de negocio, 782, 899.

Governo, como é necessaria a sua approvação nas companhias, 546.

Graças, abolidos os dias d'ella, 268.

Gradação de credores, 1238.

Gratificação do capitão, 1415.

Guarda, V. Deposito: — a bordo, 1572.

Guardiães, 1300.

Guerra, 1382, 1545 a 1548 e 1785: — maritima, 1485.

## H

Hasta publica, seu effeito em venda de navios, 1308.

Herança, 1230: — se o estrangeiro adquire navios por ella, 1289.

Herdeiros, 1475 e 1476: — do comparte, 1324: — dos crédores do fallido, 1143: — em questão de livros de commercio, 953.

Homologação, 1109: — do arbitramento, 757 a 760: — da concordata, 1198 a 1201: — do regulamento de avaria, 1839.

Homologar, 1033.

Honra, V. Interveniante.  
 Hora, V. Distancias: — da praça, 99.  
 Hospital da Marinha, 1443.  
 Hostilidade, V. Clausula.  
 Hypotheca, 19, 1245, 1246, 1621, 1714, 1806, V. Cessão, Credores: — de coisa vendida, 1214: — em bens de quebrado, 1133: — o crédor que fez salva a causa d'ella, 1241: — os effeitos carregados na recovagem são hypotheca do frete, 198: — qual tem o carregador nos instrumentos de transporte do recoveiro, 181: — tacita, 1242, 1243 e 1245.  
 Hypothecar, como póde o menor, e a mulher, 25.  
 Hypothecario, V. Crédor.  
 Hypothecas, 215, 1233 e 1234.

## I

Ida e volta, 1635: — em contracto de risco, 1564.  
 Identidade de pessoas: — obrigação do corretor a este respeito, 111: — quando se deve verificar, 1537.  
 Ignorancia da lingua em que é escripta uma obrigação, 1625.  
 Ilhas, V. Letras.  
 Impedimento, 1550: — do escrivão, 1068: — do juiz, 1076 e 1077: — do secretario, 1962.  
 Impericia do capitão, 1390.  
 Importe de arbitramento, 756.  
 Incapacidade do commissario, 793: — legal de commerciar, 29.  
 Incendio, 1673: — seguro contra —, 1724, 1770 e 1771.  
 Incompatibilidade de estado, 28.  
 Incompetencia, 1034.  
 Incompleto, V. Indosso.  
 Indebiti, V. Acção.  
 Indebito, 870.  
 Indemnisação, 1461: — da carta-partida, 1509: — por perdas e danos, quando não tem logar, 981 a 987.  
 Indossado, sua obrigação em caso de protesto, 405.  
 Indosso, liv. 2, tit. 7, secç. 4: — do commissario, 76: — em letras já vencidas, 380: — em quebra, 1141: — falso, 358: — faltando-lhe os requisitos, seu effeito, 357: — no caso de letra da terra, livrança, ou bilhete, 438: — o que é, e sua fórma, 354 e seguintes: — por um socio, 676, 677 e 682.  
 Inducias, V. Moratoria.  
 Industria, V. Sociedade.

Infidelidade do capitão, 1863 e 1390.  
 Informação do jurado assistente á vistoria, ou exame, 1002 e 1003: — quando deve dar o capitão, 1374.  
 Inhabilitação de commerciante, que não comparece na eleição dos jurados, 1050.  
 Inimigos, 1610, 1615 e 1620.  
 Inanavigabilidade, 1401, 1666 e 1831: — em abandono, 1789, 1790 e 1794.  
 Innavagaval, navio, 1526.  
 Insania do socio, V. Dissolução.  
 Insolvencia, 1122: — do corretor de seguros, 1808 e seguintes: — porque responde ou não o commissario, 814.  
 Inspeção dos credores em caso de moratoria, 1273.  
 Instancia ás testemunhas, 1097.  
 Institor, V. Pagamento: — quem o póde ser, 923: — nomeado num de diversos ramos da mesma casa, 927.  
 Institoria, V. Acção.  
 Instrumento de companhia, V. Registro.  
 Insubordinação da marinhagem, 1482.  
 Interdição do commercio, 1458, 1459, 1544 e 1549.  
 Interditos, 964.  
 Interesse, essencia do seguro, 1675: — do socio, 603 e seguintes: — seguro sobre —, 1762.  
 Interpretação, V. Corretor: — dos contractos commerciaes, 258 a 260.  
 Interprete, 1098.  
 Intervenção, V. Aceite como deve mencionar-se no protesto, 347: — na azoetização de letras de cambio, 343: — seus resultados, 392.  
 Interveniante, 391, V. Intervenção: — no aceite, 342: — suas obrigações, 348: — por honra succede nas obrigações do aceitante, 368.  
 Intimação de sentença, 1079: — do abandono, 1796 a 1798.  
 Inventario, V. Sociedade: — de pessoa morta a bordo, 1475: — dos bens do fallido, 1169 e 1170: — dos salvados, 1591: — para a liquidação social, 738: — social, que dividas entram nelle e como, 655.

## J

Jogo de letras, 355.  
 Juiz, 1017: — commercial de primeira instancia, 1036 e seguintes: — commissario de quebra, 1156, 1162, 1174, 1177, 1187 e



1192: — da primeira instancia relata o processo e quando, e como, 1103: — de paz, 990 e 1032: — de paz em quebras, 1156, 1159, 1168, 1170 e 1172: — sua obrigação prévia ao proferir a sentença, 1100.

Juizo commercial, part. 1, liv. 3: — criminal, 1215: — criminal do quebrado, 1151 e 1152.

Julgado em tribunal estrangeiro, 1782.

Jurado, qual juramento presta, 1053: — qual relata a resposta á these, 1103: — que tempo dura, 1041: — seu officio, 1039: — o que recusa sel-o, *ibid.*: — ninguem é exempto, 1040: — seu poder igual ao do juiz, 1100: — substituto, seu officio especifico em caso de vistoria, ou exame de objectos commerciaes, 1001, 1002.

Jurados commerciaes, 1039 e seguintes: — como julgam do facto, 1030: — parentes, ou socios, 1043: — quem o póde ser, 1044: — são juizes commissarios nas fallencias, 1042: — sua eleição, 1044 a 1048: — sua morte, 1052.

Juramento, 1712, 1735 e 1839, V. Relatorio: — confissão, 970: — de calumnia, 1079: — de herdeiros, 953: — do curador fiscal, 1164: — do quebrado, 1170: — decisorio, 976: — em caso de prescripção, 423: — judicial, 976: — para que fins póde deferir-se 982 e 983: — por quem, e onde prestavel, 986: — qual presta o jurado, 1053: — quando inadmissivel ao socio, 650: — quando póde, e não póde ser deferido, 977 e 978: — quando se refere, 979: — e como o póde ser, 980, 984 e 985: — sobre a convenção, 937: — sobre documento, 956: — sobre valor, 985.

Jurar deve a testemunha, 963.

Jurisdicção commercial, 1034: — não é prorogavel, *ibid.*

Juros, 1634, 1638, 1800 e 1806, V. Commissario, Committente, Damnos e Interesses, Mandatario, Mora, Quebra, Quitação e Socio: — commerciaes, liv. 2, tit. 3: — são sempre estipulados a dinheiro, 279: — convencionaes, 280: — sem fixação de taxa, *ibid.*: — em falta de convenção das partes, 281: — quando o crédor pretender mais, *ibid.*: — como deve o socio, 128: — como da mora, 288: — composto, 286: — da letra de cambio, 414 e 416: — indemnisação, 937: — menores, 285: — na compra e venda, 482 e 490: — o que são, e que os legitima, 275: — quando não podem repetir-se, 282 e 283: — quando os deve o segurador, 1835: — por adiantamento de crédito, como correm, 290: — sua contagem reciproca entre negociantes, 289.

## L

Lançado, como póde ser o réu, 1084.

Lançamento de prova, 1079.

Lastro, 1548.

Laudemio, 1242.

Legado do socio, 700.

Legatario, 1241.

Legua, V. Distancias.

Lei, que regula as contestações dos actos mercantis passados em diversas partes, 443.

Leilão dos bens do fallido, 1216.

Leão na compra e venda, 494: — não tem logar no contracto de troca, 510.

Letra, V. Desconto: — antedatada á dissolução da sociedade, 730 e 731: — a termo, quando pagavel, 870: — á vista quando pagavel, 371: — chegada além do praso, 421: — da terra, 374, 424 e seguintes: — da terra ao portador, 442: — da terra, o que é, 435 e seguintes: — de cambio, V. Firma, Socio: — de cambio, como pelo ser passada, 322: — de cambio, dissolvida a sociedade, 728 a 731: — de cambio, e da terra, liv. 2, tit. 7: — de cambio, extincção de suas obrigações, 423: — de cambio não é embargavel em seu curso, 340: — de cambio, obrigação dos commissarios nellas, 76: — de cambio, o que é, 321: — de cambio por conta, que especie de contracto fórma, 352: — de cambio, que o capitão póde sacar, 1394: — de cambio, sua natureza e fórma, liv. 2, tit. 7, secç. 1: — de recambio, 411: — de risco, 1623 e 1624: — desencaminhada, 422: — do reino e das ilhas, 337: — perdida, 384: — sacada depois da dissolução da sociedade, 684: — sua reforma por sociedade dissolvida em parte, 718.

Libello, 1080 e 1081: — sua leitura, 1090.

Licença, 1473.

Licenças, 1825.

Liquidação, como origina juros, 288: — de quebra, 1259, 1260: — do fundo social, 735 e seguintes.

Liquidante, V. Compromisso, Transacção: — não socio, 739: — seu dever, 740: — sua responsabilidade, 741: — socio, quem o póde ser, 735 e 736.

Liquidos, seu derramamento em seguros, 1761.

Lista dos crédores, 1188, 1193: — dos processos, 1028.

Litigio, qual não podem intentar os officiaes do, 1489.  
 Livranças, liv. 2, tit. 7: — a domicilio, 427, 428: — á ordem, 424 e seguintes: — ao portador, 442: — o que são, 424 e 425.  
 Livre de avaria, ou derramamento, 1764 e 1765: — de hostilidade, 1765 a 1767.  
 Livreiro, V. Mercadores.  
 Livro de carga, 1377 e 1427: — de corretor, V. Corretor: — do commissario de transportes, 172 e 173: — de razão, 1377.  
 Livros commerciaes, V. Provas: — exame d'elles, 1001: — de bordo, 1377: — de commerciantes, 208: — de escripturação, prova, 948 a 953: — do fallido, 1180 e 1181: — do fallido, sua referenda e encerramento, 1171: — dos commerciantes, 218: — obrigação de exhibir os o caixa, 1357: — livros sociaes, feita a partilha, 747: — por que tempo se guardam, *ibid.*  
 Locação, e conducção de embarcação, 1498: — mercantil, liv. 2, tit. 11: — de obra, modos por que se dissolve o contracto, 522: — de obras, 514: — o que é, 512: — seu objecto, 513: — como nella procede o direito civil, 513.  
 Logar, e tempo dos riscos, 1621.  
 Logistas, V. Mercadores.  
 Lojas, V. Empenho.  
 Louvação, 990, 991, 995 e 1001: — quando é prova, 989.  
 Lucidos intervallos, 964.  
 Lucro esperado, 1642, 1672, 1720 e 1826: — sua avaliação em seguros, 1733 e 1734.  
 Lucros, V. Socio, Fundos: — a quaes tem direito o socio de industria, 559: — como provam sociedade mercantil, 631: — de commissão a quem pertencem, 74: — e perdas, 532: — sociaes, 568: — sociaes, continuados em sociedade, 661.

## M

Mã fé do segurado, 1787: — vicia o seguro, 1676.  
 Magistrado do commercio, 1010.  
 Maior de dezoito annos, quando habilitado para commerciar, 15: — de vinte e cinco annos, 14: — quem é reputado, 17.  
 Maioria, V. Socios: — dos compartes, 1385.  
 Mandante, suas obrigações, 773.  
 Mandatario, como pôde renunciar ao mandato, 822: — proposto por muito, e solidarios, 786: — juro, 787: — quando commissario, 768 e 769: — quando deve juro, 293 a 295: — que abusa

do mandato, 1149: — seu dever, 763: — seu poder, 766: — seu direito de retenção, 774: — suas obrigações, 775 e 778.  
 Mandatario, quando muitos num mandato, 785.  
 Mandatã, V. Acção.  
 Mandato antecedente, o que importa, 783 e 784: — como pôde revogar-se, 819 e 820: — geral, como se entende, 785: — mercantil, 772 e seguintes: — porque modos termina, 818, 821 a 824: — precedente, 776, 777: — recusado, deveres do commissario, 56: — qual se dá nas letras de cambio, 361: — qual se fórma, e com que effeitos na letra sacada por conta, 232: — quando carece de ser expresso, 765: — quando é mercantil, 767: — quando se deve exhibir, 779: — seu excessão, 809: — regras de terminal-o, 809 a 811: — seus limites, 806 e 807: — sua differença da commissão, 101, 770: — suas especies, 762 e seguintes: — como se completa, 762.  
 Mandatos sobre banqueiros, 414 e seguintes.  
 Mantimentos, 1397: — do sobre-carga, 1428.  
 Mappa das perdas por corretor de seguros, 1812.  
 Marcas, 1325, V. Facturas: — de fogo, 988: — escriptas, *ibid.*: — não pôde alterar o commissario, 73.  
 Marinha, V. Regimentos.  
 Marinheiros, V. Tripulação.  
 Massa fallida, 1134.  
 Matalotagem, 1845.  
 Matrícula, 210, V. Eleição: — da tripulação, 1445: — do menor 5: — do negociante como se faz, 6 a 9: — jurados riscados d'ella, 1048.  
 Matricular, se deve o commerciante, e aonde, 4.  
 Medida, 1410, V. Moeda e Vendedor.  
 Menor, 5: — de quinze annos testemunha, 964: — como pôde ser socio, 622.  
 Menores, 1241.  
 Mercador, é negociante, 93: — o que é, 92.  
 Mercadores, liv. 1, tit. 1, secç. 4, 35: — de retalho, 96: — de retalho, sua escripturação, 229.  
 Mercadorias adquiridas por troca, seu valor, 1731 e 1732.  
 Mercieiros, V. Mercadores.  
 Mestre, 1361 e seguintes: — sua responsabilidade pelo dono do navio, 2539.  
 Mez, 873, V. Anno.  
 Minuta do Assento do corretor, 125: — do corretor de seguros, 1812.  
 Minutas de negociações, 944.  
 Moeda, 1841: — augmentado ou diminuido o seu valor politico, 378: — como é reduzivel o seu valor em paiz diverso, 262: —

- emprestada, como reduzível, alterado o seu valor, 278: — em qual pagavel a letra, 377: — interpretação do seu valor pelo uso, 263: — variação do seu valor no meio tempo do contracto de compra e venda, 502.
- Molestia, 1372 e 1373.
- Mora, 867, e 1634: — do comprador ou vendedor, 462: — em perdas e danos, 930, 931: — legitima os juros, 288: — quando começa, 270: — quando respondem os associados, 533.
- Moratoria, 1271 e seguintes: — é pessoal, 1283: — por quem ha de ser concedida, 1015, 1271: — seus effeitos, 1281, 1282: — seu termo, 1277.
- Morte, como dissolve a empreitada, 522: — do capitão, 1485: — do socio, V. Dissolução e firma.
- Movéis, V. Vestidos.
- Mudança de dono ou caixa, 1485: — de viagem, *ibid.*
- Multa da testemunha, que recusa, 1092: — do feitor, 151.
- Mulher, 20 a 26: — como commercialmente obrigada, 18 e 19: — na quebra do marido, 1231 a 1237: — nos bens do marido, 1241.
- Munições de guerra, 1689 e 1845.
- Mutilado, 1468, 1470, 1471 e 1473.
- Mutuo á firma social continuada, 715: — mercantil, liv. 2, tit. 2: — o que é em geral, 272: — qual o mercantil, 276.

## N

- Naturalisados, V. Estrangeiros.
- Naufragio, 1463, 1530, 1584, 1660, 1663 e 1668.
- Navegação, a partes, 1329.
- Navegavel, V. Construcção: — navio, 1878.
- Navio, V. Capitão, Creditos e Vistoria: — apresado, sua naturalidade, 1317: — avariado, 1830: — como se transmite a sua propriedade em paiz estrangeiro, 1291: — despesas da sua conservação, 1384: — e carga, seguro e risco sobre elles, 1665: — estimado na apolice de seguro, 1837: — fretado para diversos destinos, 1547: — não apercebido, 1517: — naufragado, 1585: — navegavel, 1378: — ninguem pôde ir a seu bordo, 1584: — pilotado, 1583: — portuguez, seu privilegio, 1316. — responsavel pelos factos do capitão, 1390: — seu valor em seguros, 1729: — seus documentos de bordo, 1379: — termo da sua responsabilidade, 1326.

- Navios, dividas de —, 1261: — estrangeiros, 1313 e 1817: — estrangeiros afretados neste reino, 1543: — quem pôde adquirir-os, 1288 e 1289.
- Negação de firma, 1086 e 1087.
- Negligencia do capitão, 1863, 1390 e 1824: — do commissario, 813.
- Negociante, V. Mercador: — de commissão, 35: — de commissão, o que é, 39: — de commissão, o que é na sua qualidade geral, 38: — o que é, 36: — quebrado, V. Quebrado: — suas obrigações ácerca do registro do commercio, 214.
- Negocios da commissão: —, liv. 1, tit. 1, secq. 2.
- Negotiorum gestor*, 782 e 900.
- Neutras, fazendas, 1782.
- Noite fóra do navio, 1442.
- Nome collectivo, V. Sociedade: — do navio, 1442 e 1500: — do navio em seguro, 1688: — do capitão, 1500.
- Nomeação do corretor, 104.
- Nomes, quaes podem fazer parte da firma social, 548.
- Nota promissoria, 424.
- Noticia, V. Presumpção: — dos desastres pelos segurados, 1778: — que deve dar o tomador a risco, 1667.
- Notificação da declaração do segurado no abandono, 1801 e 1802: — de protesto, 398.
- Notoriedade, 1129.
- Novação, 867, 884 e seguintes.
- Nullidade, 867: — do processo, 1072: — do seguro, 1708, 1710, 1712 e 1714: — no contracto de risco, 1628 e 1630.
- Nulla, quando é o contracto de risco, 1638.
- Numero dos corretores, 107: — peso e medida, 1410.

## O

- Obediencia, qual deve o marinheiro, 1442.
- Obrigações, V. Letra: — commercial firmada pelo réu, 1086 e 1087: — commercial, quando o é a letra da terra, livrança ou bilhete á ordem, 438 a 440: — não cumprida, 929: — o que é, 241: — sem termo, quando exigivel, 269.
- Obrigações, V. Convenções: — a termo, 267: — commerciaes, liv. 1, tit. 4: — commerciaes, d'ellas em geral, liv. 2: — sua natureza, formação e effeitos em geral, tit. 1: — commerciaes, por que modo se extinguem, 866 e seguintes: — como se dissolvem, 271: — contrahidas para concerto de navios, 1396: — do com-

missario, 35: — do navio, 1326: — do vendedor, 470 e 471: — dos officiaes e marinheiros, quando começam, 1444: — entre os diversos figurantes das letras de cambio, liv. 2, tit. 7, secç. 5: — extingue-se *ipso jure*, 867: — por excepção, 868: — garas do commissario, 63 e 64: — marítimas, sua extincção, 1855 e seguintes: — o que seja necessario para ligarem a commerciantes, 4: — quas as que entram necessariamente em quebras, 1128: — resultantes de contractos nulos, 30: — sociaes, V. Escriptos. Occultação, 1148: — de livros, 1149. Offerta da divida, 867. Officiaes, V. Fazendas: — do navio, 1450. Operario do empreiteiro, seus direitos e açoes, 524. Opinião do capitão, quando prevalece, 1387. Ordem, V. Clausula: — as cartas de credito não podem ser escriptas á ordem, 445: — clausula no conhecimento, 1554: — de delegar, como se entende ácerca do commissario, 66: — do juizo, 1071 e seguintes: — de privilegio, 1302: — do processo summario, 1071: — letra de risco a —, 1632 e 1636: — sustatoria no caso da moratoria, 1274 e 1275. Ouro, 1689.

## P

Pactos, V. Convenções.

Pagamento, 867, 870, 871, 884 e 1285: — alterada a moeda, 378: — a propostos, 874: — a um socio, 733: — averbado nas quebras, 1255: — como aproveita ao fiador, 862: — como pôde o socio pedir da sua parte, 660: — como se prova, 875 e 876: — das letras de risco, 1634 e 1635: — das letras de cambio, liv. 2, tit. 7, secç. 6; — de letra a cambio, 370: — de letra antes do vencimento, 379: — de letra á vista, 371: — de letra sobre qual exemplar deve fazer-se, 382: — de letras á vista, em que tempo exigível, 337: — de parte da somma da letra, 389, 390: — de soldadas, 1492 a 1494: — de divida social, 690: — em aceite domiciliado, 338: — necessaria para a reabilitação do fallido, 1266 e 1267: — pelo sacador, seus direitos, 369: — por encontro, 877: — por intervenção, 391, 993 e 994: — por uma das vias de letras, 381: — quando importa descobrigação por presumpção, 375: — quando o deve fazer o segurador, 1855: — quando se não presume, 878: — que faz o quebrado, 1134 e 1137: — que recebe um socio por outro, 719: — sobre abandono, 1806.

Pagamentos costumados, 456,

Pagar se pôde o crédor a si mesmo, 877.

Papeis de crédito, V. Depositario: — d'uma sociedade, V. Escriptos.

Paraphernaeas, bens, 1280.

Parceria, V. Escriptos: — capitão nella, 1403: — casos, em que o vem a sor a sociedade, 664: — como pôde tornar-se sociedade, 1327: — marítima, 1321 e seguintes: — *maritima communis*, 1336: — mercantil o que é, 577: — mercantil, como pôde ter logar, 578: — quando termina, 1341: — seus requisitos essenciaes, 584 e 585.

Parcerias commerciaes, liv. 2, tit. 2.

Parceiro, V. Quebrado, Seguro: — sua responsabilidade, e dever, 582.

Parceiros, como são reputados socios tacitos, 583: — em commandita, restricção de seus poderes, como socios, 652.

Partes, ajuste a —, 1461: — sua navegação a —, 1329.

Participação, V. Conta: — da dissolução da sociedade por annuncios em periodicos, 723: — do seguro em abandono, 1799: — do socio da dissolução da sociedade seus effeitos, 714: — especial da dissolução da sociedade, 721: — como prova contra socio, 722: — legal da dissolução da sociedade, 729: — não é a ella obrigado o socio tacito, 725: — qual deve fazer o interveniente, 348: — qual deve fazer-se na transferencia de créditos, 473.

Partido do navio, 1519 e 1520: — do porto da arribada não pôde differir o capitão, 1619.

Passador, 424, V. Letra.

Passageiros, 1377.

Passaporte, 1379.

Patrio poder, como cessa por facto commercial, 14.

Pauliana, V. Acção.

Paz, 1382, 1547 e 1785.

Pecunia trajecticia, 1621 e seguintes.

Podras preciosas, 1689.

Penas comminatorias, seu resultado, 254: — correccionaes, quaes pôde impôr o capitão, 1367.

Penhor, 1219 e 1664, V. Credor pignoraticio: — como é subrogado no preço de obrigação, 317: — como se faz a sua entrega, 314: — da fazenda alheia, 319: — mercantil, 320, e liv. 2, tit. 6: — obrigações d'elle resultantes, 316: — o que é, 312: — que direitos d'elle resultam, 313: — o que pôde ser objecto d'elle, 315: — sua preferencia, e privilegio, 313.

Penhora, 1216: — em fazendas, 1564 e 1566.

Perda, 1659, 1672: — V. Frete: — da causa dada ou promettida em troca, 509: — da cousa na empreitada, 516 a 518: — das

fazendas consignadas, 382: — de letras, 384, V. Aceitante: — do navio pelo piloto, 1421.

Perdas, V. Committentes, lucros: — e damnos, 929 e seguintes, 1521 a 1523, V. Accite, Capitão, e Promessa: — e damnos na compra, e venda, 482.

Perguntar testemunhas, 1097.

Perigo, e commodo da causa vendida, 461, V. Risco: — e commodo do deposito, 308.

Peritos, V. Arbitrador.

Perjurio, 1096 e 1102.

Pêso, 1410, V. Moeda, Vendedor.

Pessoas do commercio, liv. 1.

Peste, 1485.

*Pignoratitia*, V. Acção.

Pilotagem, 1379: — despesas d'ella, 1825.

Piloto, 1300, 1333, 1419, 1421 e 1422, V. Navio pilotado.

Piratas, 1610, 1615 e 1620.

Pluralidade de votos em sentença, 1101.

Portador, V. Letra, Vencimento: — creditos ao portador, sua transferencia, 473: — como figura na intervenção, 346: — conhecimentos ao —, 1554: — de cartas de crédito, sua obrigação e direitos, 445, 448: — de cheques, 431, 432: — de créditos de co-obrigados em quebras, 1253: — faz accomodação, remissão, ou composição, 418, 419: — não pôde conceder-se ao portador a apolice de seguro, 1684: — que direito adquire pelo saque, 365: — seu direito contra os figurantes de letra, 406: — seu direito em caso de quebra de algum, ou de alguns, dos figurantes, 417: — seus direitos e obrigações, liv. 2, tit. 2, tit. 7, secç. 7: — seus direitos mesmo no caso de intervenção, 349: — sua obrigação no dia do vencimento da letra, 399: — sua obrigação, protestada a letra, 404.

Porte do navio, 1500 e 1504.

Porteiro, 1069 e 1070.

Porto franco, V. Commissario: — neutro, 1362.

Posse, 1223: — de navio, o que importa, 1292.

Praça do commercio o que é, 97.

Praças de commercio, liv. 1, tit. 2, secç. 1: — sua regularisação a quem compete, 1011.

Prancha, 1509, V. Fretamento.

Prata, 1689.

Preço, V. Compra e venda: — corrente, 98, 466: — corrente da venda, 1398: — da compra do navio, não pago, 1302: — da compra, quando e aonde pagavel, 490: — da empreitada, alterado o plano, 520: — do penhor, 317: — da venda, 483: —

dos fundos, 98: — incerto da venda, 465: — qual se entende não estipulado antes da entrega, 466.

Preferencia, 216, V. Privilegio: — do commissario, 50: — do direito de risco, quando prescreve, 1857: — do premio de seguro, 1811: — em quebras, 1195: — na intervenção em pagamento, 895: — na intervenção pelo accite de uma letra, 343 a 346: — pelas despesas de ultima viagem, 1651: — qual tem o fretador, e o capitão sobre a carga, 1535.

Prejudicada, letra, 331.

Prejuizo da arribada, 1613.

Premio, 1660, 1713, 1750, 1751: — do re-seguro, 1726: — do risco, 1621: — do seguro, 1300, 1672 e 1684: — do seguro, preferencia, 1811: — no contracto de risco, sua quantidade, 1631: — qual deve o corretor de seguros, 1807: — em caso de quebra, 1808 e 1809: — seu augmento, 1631 e 1785: — sua restituição, 1786.

Preponentes, como têm acção util, 899: — quem o pôde ser, 923.

Preposição, como pôde dar-se, 924: — que obrigações d'ella resultam, 924 a 926.

Prescripção, 423, 441, 867 e 894: — das acções contra socio, 761: — da acção de avaria grossa, 1856 e 1856: — da acção de fretes, soldadas e salarios, 1856: — da acção de sustento, e fornecimentos maritimos, 1856: — da preferencia do contracto de risco, 1857: — de direito civil, e como se interrompe, 895 e 896: — de letras de cambio, 423: — quando não tem logar, 1860.

Prescripções, quaes se regulam por direito civil, 1859.

Presidente do tribunal de commercio, suas attribuições, 1024, 1026 e 1027.

Prestação de contas, liv. 1, tit. 4, secç. 3.

Pressa, 1384, 1463, 1659, 1667 e 1776: — julgada no estrangeiro, 1782.

Pressas, magistrado regulador, seu processo, 1011: — suas causas, 1015.

Presumpção da approvação do committente, 803: — da arribada, 1582: — da chegada, ou do damno, em seguros, 1702 a 1704: — da perda acontecida no tempo dos seguros, 1800: — de damnificação de fazendas, 1638: — de fundos, 329: — de pagamento, V. Pagamento: — de perda em seguros, 1766: — de perda para abandono, 1793: — de quebra de banqueiro, 91: — de prova, 959: — em seguro, 1711: — juridica, o que é e como se avalia, 968 e 969: — legal da sociedade tacita, 569: — na institoria, 925.

Primagem, 1705.

Prisão, 1119: — da testemunha, 1096 e 1096.

Privilegio, 1224 a 1226, 1244 a 1246, 1648 e 1657, V. Caixa, Cessão, Créditos: — contestado, 1217: — contra o navio entendese na última viagem, 1300: — do dador a risco, 1644: — solidario, 1645: — do dador a risco sobre o navio, 1662: — em quebra ácerca de navios, 1305: — pessoal, V. Credores: — por penhor, 313.

Privilegios da mulher commerciante, como cessam, 20 e 21: — do capitão, 1415, 1416: — dos crédores de navios, 1307.

Processo dos autos na segunda instancia commercial, 1020: — mercantil, part. 1, liv. 3: — na appellação do arbitramento, 1111.

Procuração, 1021: — em assembléa dos crédores, 1204: o qual se exige na novação, 892.

Procurador, V. Proponente: — do segurador, sua obrigação, 858.

Proibição de exportação, 1458: — de fazendas sobrevida ao tempo de fretamento, 1544.

Proibido, trafico, 1705.

Prolongação de viagem, 1460.

Promessa de acceptar o que vale, 335: — de venda, 463.

Propriedade, V. Navio, Socio: — da sociedade, 607 a 809: — neutra, 1545: — social empenhada, 670.

Proprietario, V. Proponente.

Prorogação de termo, V. Fiança, Aval.

Prorogavel não é a jurisdição commercial, 1034.

Pro socio, V. Acção.

Protestada não pôde ser a letra de credito, 448.

Protesto, 386, V. Intervenção, Notificação, Relatorio — comprova mora, 1634: — de letras de risco, 1633: — do sobrecarga, 1420: — dos interessados estantes a bordo, 1611: — em que domicilio deve fazer-se 400: — fóra do tempo, 420: — não tirado em tempo, 389: — paga só parte da letra, 389, 430: — por quem, e como deve ser feito, 402 e 403: — quando fóra de tempo não prejudica, 331: — quando se faz, 399: — sobre a recusação do sacado, 401: — suas diligencias no aceite domiciliado, 335.

Protestos, 1435.

Protocollo, V. Prova escripta: — do corretor, 123: — sua authenticidade, 105: — dos corretores de seguros, 1692.

Prova, 988 e seguintes, V. Começo, Escrivão, Lançamento; assignada pelo juiz, e jurados, 1101: — caracteres da judicial, 940: — certa d'ella, 941: — d'onde deriva, 842: — de louvação e arbitramento, 989: — de testemunhas, 1091: — de testemunhas, como se não dá no contracto de sociedade, 594 e 596: — em lugar distante 1089: — em seguros, 1692: — escripta, qual é, 944: — escripta, seu começo o que é, 959: — na compra e venda,

503: — qual a dos livros commerciaes, 224: — sua substancia, 1100.

Provas, 1088: — audiencia, e exame, 1072.

Provisão, V. Commissão, Fundos: — de fundos não pôde allegar o commissario, e como, 58.

Publicação da sentença, 1025, 1079, 1088, 1102.

Publicidade do processo, 1072.

Pupillos, 1241, 1242.

## Q

Qualidade, differença d'ella na cousa vendida, 500 e 501.

Qualificação da quebra, 1145 e seguintes, 1215.

Quantum minoris, V. Acção: — plurimi, V. acção.

Quarentena, 1300.

Quebra, 222, V. Administradores, Compensação, Dividas, Portador, Qualificação, Relatorio, Sentença, e Vencimento: — affixação de sua sentença, 1161: — a requerimento de quem pôde ser declarada, 1126: — casual, 1145 e 1146: — culposa, 1145, 1147, 1148: — como se reivindicam as remessas, 918 a 920: — de banqueiro, 91: — de diversas sociedades, em que ha um socio commun, 746: — de sociedade, 1124: — de sociedade quando o socio retirado responde por ella, 714: — de sociedade com diversas causas sociaes, 745: — desde ella não correm jures, 296: — do commissario, que empenhou fazendas, 916: — do comprador, 476: — do corretor, 1154, V. Insolvencia: — do corretor de seguros, 1308 e 1309: — do proprietario do navio, 1308: do segurado, 1810: — do socio, V. Dissolução: — estado de —, 1122: — execução da sua sentença, 1157: — fraudulenta, 1143, 1149 e 1150: — letras e credits em detenção, 917: — protesto no caso de quebra de figurantes na letra, 398: — quaes obrigações devem necessariamente entrar no seu procedimento, 1128: — quando se diz existente, 1129: — reivindicação nella, 909: — sommas a ella pertencentes, 1175: — seu juramento, 1170: — suas medidas provisórias, 1155 e seguintes.

Quebrado, bens sobrevividos antes de rehabilitado, 1260: — como perde a administração de seus bens, 1132: — fiador, 849: — o que é, 1121: — quando alheia seus bens em certo tempo, 1135 a 1137: — que somma pôde exigir, 1144: — sua declaração, 1124, 1125: — sua morte, 1126: — seu parceiro ou comparte, 1124.

Quebrados, sua rehabilitação, 1015.

Quebras, part. 1, liv. 3, 11: — seus juizes, 1042.  
 Queixas das justicas commerciaes, quem d'ellas conhece, 1011.  
 Questões commerciaes, a que jurisdicção e leis estão sujeitas, 12:  
 — prejudiciaes, 1088.  
 Quinhão do navio, 1336, 1337,  
 Quitação, 867, 879 a 883, 1087 e 1258: — o que comprehende,  
 880: — o que importa, 284.  
 Quitações, 944: — sociaes, V. Escriptos.  
 Quota, qual a dos socios, 662.

## R

Ração de marinheiro, 1442.  
 Rateio em quebras, 1254 a 1256.  
 Ratificação de mandato, 779: — de seguro, 1698.  
 Razão, 1423, V. Livro.  
 Recambio, 407, 409, 411 e 413: — quando se não deve, 416.  
 Recibo, 1258, V. Quitação: — em sociedade dissolvida, 732: —  
 trocado por conhecimento, 1555.  
 Recibos, 944: — de despesas do porto, 1379: — quaes deve dar  
 o capitão, 1375.  
 Reclamação, 1385, V. Obrigações a termo, Rescisão: — de obje-  
 ctos segurados, 1779 e 1780: — do navio pelo capitão, 1384:  
 — do producto de salvados, 1597: — em caso de perda ou  
 arresto, 1781.  
 Recommendação, V. Carta de crédito.  
 Recompensa de serviços maritimos, 1467.  
 Reconhecimento da firma, 1625: — de divida, V. Confissão.  
 Reconvenção, 1085.  
 Recoveiro, o que é, 170: — quando começa a sua responsabi-  
 lidade, 187.  
 Recoveiros: dos —, liv. 1, tit. 2, secç. 4, V. Agentes do com-  
 mercio.  
 Recurso como é suspensivo, 1107: — da rehabilitação do fallido,  
 1269.  
 Recursos, 1114.  
 Redhibitoria, V. Acção.  
 Redhibitorios, vicios, 479.  
 Referenda, 1407.  
 Reforma, V. Letra.  
 Reformação de titulo, 955.

Regimento da mariuha e alfandega, 1418.  
 Registro, 1056, 1058: — de apolices pelo corretor dos seguros,  
 1812: — da parceria, 1322, 1330: — de sociedades, 597 a  
 602: — do commercio, 1302, 1623 e 1624: — do commercio,  
 nelle se devem lançar os instrumentos das companhias, 540:  
 do distracto da sociedade, 720: — do navio, 1316 a 1320: —  
 publico do commercio, liv. 1, tit. 4, secção 1.  
 Regulação de avaria em seguro de todo o risco, 1826: — de avaria  
 grossa, e onde se faz, 1836 a 1842.  
 Rehabilitação, bons sobrevividos antes d'ella, 1260: — de quebra-  
 dos, 1015, 1263 e seguintes: — por quem é feita, *ibid.*: — quem  
 a não pôde ter, 1264: — quem a pôde ter, e com que requi-  
 sitos, 1265: — seus efeitos, 1270.  
 Rehabilitando, suas obrigações, 1267 e 1268.  
 Reino, V. Letras.  
 Reivindicação, 909, 1219, V. Acção do commodate: — quando  
 pôde ter lugar, 910.  
 Reivindicar, como se podem as letras, e titulos de que o quebrado  
 é simples detentor, 917.  
 Relator, V. Juiz: — sua obrigação, 1022.  
 Relatorio, 1406 a 1409, 1435: — de mar, 1495: — do capitão,  
 1405: — do juiz commissario em quebras, 1215.  
 Remessa, V. Credores.  
 Remessas, ao que quebra como se reivindicam, 918 a 920.  
 Remissão, 423, V. Portador: — voluntaria, 867.  
 Renda, 1239.  
 Renovação de titulo, 955.  
 Renúncia de appellação, 1033.  
 Repartição de dividendos, 1255 e seguintes: — de fundos so-  
 ciaes, 653, 654.  
 Representantes, V. Firma.  
 Rescisão, V. Lesão: — compra e venda, 494: — de venda por  
 vicios preexistentes, tempo da sua reclamação, 500: — por  
 mar, e por terra, *ibid.*  
 Rescisoria, V. Acção.  
 Resegurar, 1726.  
 Reseguro, 1774.  
 Reservados em fretamentos, 1501.  
 Resgate, 1477 a 1480, 1530, V. Avaria grossa: — seguro de —,  
 1723.  
 Residuo na quebra, 1259, 1262.  
 Resilir, quando pôde o proprietario no contracto de empreitada,  
 521: — se se pôde do contracto de compra e venda, 463.  
 Responsabilidade do administrador de companhia, 422: — do capi-

- ção, 1364, 1365 e 1396: — dos accionistas, 543: — dos socios, 550, 663 e seguintes, V. Quebra: — do socio tacito, quando descoberto, 570: — limitada do socio de industria, 564: — pessoal do tomador a risco, 1628.
- Resaque, 407.
- Restituição, V. Maior de dezoito annos, Menor: — do preço, 481, 482: — não se dá ao aceiteante, 340: — beneficio de — 894: — de preço, 488: — do premio, 1786.
- Restituir e preço na venda, 478.
- Retalho, V. Mercadores.
- Retardamento, 1550.
- Retorno, 1457, 1471, V. Conta.
- Revender, 911.
- Reversão em proveito da firma, facto do socio, 667.
- Revista, 1115, 1116.
- Revocatoria, V. Acção.
- Revogação, V. Mandato.
- Revogar, em que termos pôde o committente a ordem dada, 67: — como pôde o escriptor a carta de credito dada, 449.
- Ribaldia de patrão, 1756, 1757: — de patrão no contracto de risco, 1669.
- Risco, V. Consignante, Empréstimo: — as questões d'este contracto regem-se pelos principios por que se decidem as dos seguros, 1671: — clausula — de todo o risco, — 1740: — contracto celebrado pelo capitão no domicilio do dono do navio, 1646 e 1650: — do vendedor, 458: — em fazendas baldreadas, 1652: — fianças, 859: — por conta de quem fazem as fazendas em transporte, 178: — seu contracto, 1621: — sobre fazendas, como designado, 1653: — sobre que pôde recahir o contracto, 1637.
- Riscos de mar, 1673: — de mar, essencia do contracto de risco, 1627, 1630: — de transporte por terra ou mar, 1673: — do seguro, 1684: — porque responde o segurador, 1752: — quaes corre o commissario, 61: — quando não tomados todos, 1629: — seu comêço, e fim, 1736 e seguintes: — todos, 1630: — restricção de alguns, *ibid.*
- Rixas, 1432: — de marinheiros, 1442.
- Rol da equipagem, 1379: — de equipagem o que é, e o que deve conter, 1441 e 1442: — de testemunhas, 1091: — da tripulação, 1443.
- Rompimento de viagem, 1456, 1457, 1461, 1482, 1746, 1750 e 1751.
- Ronda, 1104.
- Roubo, V. Frete.

## S

- Sacado, V. Letra.
- Sacador, V. Letra: — como é sempre obrigado, 328: — sua acção pagando a letra não satisfeita, 369: — sua obrigação de fazer aviso, 363: — suas obrigações, 325.
- Sacar como pôde o socio, 673, 678, 680 e 684.
- Sal, seguro de — 1761.
- Salario da tripulação, 1495: — de caixeiros, ou feitores, como regulados, 163, 169: — de salvados, 1595, 1599, 1600, 1606 a 1609: — do empréstimo, 513.
- Salarios, 1547, 1722, V. Soldadas: — prescripção, 1856: — privilegiados, 1300.
- Saldo, 1358, 1359.
- Salvação de navio, 1585.
- Salvadejo, 1466.
- Salvados, 1300, 1464, 1466, 1601 a 1603 e 1609, V. Naufragio: — em materia de risco, 1659, 1660, 1663 e 1665: — perda dos —, 1605.
- Secretaria do tribunal de commercio, deposito da vistoria do navio nella, 1293: — do tribunal, o que nella deve depositar o capitão, 1413: — dos tribunaes do commercio, 209.
- Secretaria, 210, 212, 1054 e seguintes: — seu impedimento, 1062: — sua obrigação em caso de quebra, 1125.
- Segredo, V. Corretor.
- Seguro do navio, 1373, 1375, 1419 a 1422: — sua obrigação especifica, 1442, 1443, 1451 a 1453.
- Segurado, 1672: — como o facto seu annulla a obrigação do segurador, 1755: — em seguro com clausula de boas ou más novas, 1690: — quebrando, 1810, 1811: — sua boa fé, 1686: — sua declaração em abandono, 1801 e 1802: — sua obrigação de notificar o desastre, 1778: — sua obrigação em caso de naufragio, variação, prisão ou arresto, 1779, 1780.
- Segurador, 1662: — como é obrigado pelo contracto feito por corretor, 1807: — do navio, frete e carga, em que razão paga na avaria grossa, 1834: — em arribada forçada, e perda consequente, 1832: — não pôde ser o corretor, 130: — não responde pela fraude, ou negligencia do tomador, 1783: — o que adquire, pago o sinistro, 1788: — por que riscos responde, 1752: — quando é obrigado a pagar as perdas, 1835: — quando não responde por perdas em navio ou fazendas, 1758, 1759: — quem



póde ser, 1698: — sua desresponsabilidade em seguro de transporte de fazendas, 1760.

Seguradores, 35: — o que vale para com elles o conhecimento, 1558: — por que despcas não respondem, 1825: — quando muitos em diversas datas, 1773, 1774.

Segurar, o que póde o capitão, 1399.

Seguro, V. Premios: — alongando-se ou encurtando-se a viagem, 1777: — como deve exarar-se, 1682: — como se prova, 1692: — contra incendios, 1724: — da somma, tomada a risco pelo capitão, 1715: — da vida, 1725: — de dinheiro a risco, 1714: — de fazendas, 1689: — de fazendas com menção em diversos navios, 1775: — de fazendas pelo capitão, 1739: — de frete a vender, 1356: — de lucro esperado, 1720: — de navio, 1758, 1707: — de navio em viagem 1708 a 1710: — de risco, 1773: — de sal e liquidos, 1761: — desde quando subsiste o contracto, 1691: — do frete, 1721, 1722 e 1735: — é viciado pela má fé, 1676: — marítimos, seu objecto, 1700, 1706: — menção do nome do navio, 1688: — mudando o objecto de dono, 1697: — não póde estipular-se contra as disposições imperativas da lei, 1681: — o que é, 1672: — pelo caixa, 1355: — por conta de terceiro, 1600, 1698: — por conta propria, 1696: — por tempo limitado, 1776: — qual póde fazer o socio e o parceiro, 669: — quando é nullo, 1705: — rompendo-se a viagem 1476, 1750, 1751: — segundo, 1679, 1727: — sem interesse é nullo, 1675: — seu objecto, 1673, 1699, 1706: — valor de seu objecto, 1717.

Seguros, 1672 e seguintes, V. Commissario: — quando existem muitos sobre o mesmo objecto, 1772.

Sêllo das sentenças, 1011.

Sêllos, 988: — nos bens do quebrado, 1155, 1158, 1168 a 1170.

Senhorio, 1242.

Sentenças, 1072, 1087, 1088: — V. Publicação e Intimação: — arbitral, 1109: — assignada pelo juiz e jurados, 103: — commercial, o que deve conter, 1108: — como deve ser dada em continuação, 1102: — contra comissão, 974: — da quebra, como se remette ao juiz de paz, 1156: — de arbitramento, cópia, 1057: — declaratoria da quebra, 1215: — declaratoria da quebra, sendo revogada, 1166: — do quebrado culposo, ou fraudulento, 1151, 1152: — injusta, 1106: — na disputa de creditos em quebra, 1191, 1192: — por quantos votos se reforma, 1019.

Separação, V. Credores.

Septuagenario jurado, 1040.

Serviço, a que se podem recusar officiaes e tripulação, 1485: — como notados, 1467.

Sessão adiada, 1105.

Sessões, 1074.

Signal, como se entende na venda commercial, 463.

Sinistro, 1449: — maior, 1660, 1663.

Sobrecarga, 1423 a 1431.

Sobrecellentes, exames de: — 1378.

Socorro ao navio, 1584.

Sociedade, liv. 2, tit. 12, V. Arbitramento e Divida: — anonyma, V. Conta de participação: — as suas questões só podem ser julgadas por arbitros commerciaes, 749: — com casas diversas, e um socio commum, em caso de quebra, 746: — com firma, o que é, 548: — com firma, quem póde usar d'esta, 555: — com firma, sua moratoria, 1279: — como deve inventariar-se annualmente, 653: — como se obriga, 619: — como se presume mercantil, 628: — continuada, como se comprova, 595, 602: — de capital e industria, o que é, 557: — em conta de participação, como se prova, e a que solemnidades está sujeita, 573: — em que casos se regulam as suas questões pelos usos e costumes commerciaes, 642: — mercantil suas formalidades, 591 e seguintes: — momentanea, V. Conta de participação: — nova, quando se dá, 643, 649: — o que é, 547: — ordinaria ou collectiva, 548: — por escriptura publica, o que deve conter, 592: — quando toma o caracter de parceria, 764: — seu augmento nas entradas, 646 a 649: — seu registro, 597 a 602: — seus artigos sociaes, 642: — seus escriptos ou escripturas, 217: — seus requisitos essenciaes, 627: — sua dissolução, 693 e seguintes, 702 e seguintes: — sua duração e administração, 610 e seguintes: — sua quebra, 1124: — tacita, o que é, 565: — tacita, como se fórma, 567: — sua presumpção legal, 569: — tempo da sua dissolução, 694, 695.

Socio, V. Caixa, Firma, Juro, Menor, Pagamento, Participação, Quebra e Seguro: — administrador, 236, 615, 616: — cedente, 588: — como não póde commerciar, 617, 618: — como obriga a firma, 666: — como póde assignar em concurso creditorio, 692: — como póde associar terceiro, e com que effeitos, 586: — como póde desistir d'um litigio, 689: — como póde ser embalsado do seu interesse na massa, 710: — como se obriga, assignando o compromisso de arbitramento, 688: — como se obriga em convenções, em que a lei requer escriptura publica, 687: — do industria, seus direitos, e obrigações sociaes, 559 a 571: — é reputado o empregador quando, e como, 937: — gerente, quem é, 611 a 614, V. Administrador: — nominal, 633: — obrigando a firma por divida não social, 679: — o que importa,

o pagamento a um —, 691: — ostensivo em conta de participação, 576: — quando firma singularmente obrigação social, 674: — quando inhibido de jurar, 650: — quando obriga a firma por facto que lhe aproveita, 667: — quando o é o emprestador de fazendas, 638: — quando responde ou não pelo nome na firma, 634: — quando toma o emprestimo, 671: — que continúa na sociedade, 716: — que empenha a propriedade social, 670: — que entra com créditos, como fundo, 645: — que lucros pôde estipular, 659: — que recebe o pagamento por outra, 719: — que sabe da sociedade, 716: — que ultrapassa seus poderes, 620: — quem o pôde ser, 621 e seguintes: — retirado, 639: — retirado da sociedade, quinhoando nos ganhos, 636: — responsabilidade por saques, 673: — restante, e credores da sociedade, 712: — seu direito a examinar as contas, 651: — seu direito ao exame da administração social, 636: — seu fundo, e entrada, 643, 644: — seu interesse, 603 e seguintes: seu interesse no fundo dissolvida a sociedade, 709: — seu poder sobre o objecto social, 663: — seus direitos e obrigações, e quando começam, 640 e seguintes: — sua fiança, 685, 686: — sua obrigação sobre os lucros sociaes, 650: — sua solidariedade, 664: — sua quota, 662: — tacito, como é reputado o parceiro, 583: — tacito não é obrigado a participar a dissolução da sociedade, 725: — tacito, o que é, 566.

Socios commerciaes, quaes se reputam, 621 e seguintes: — como se reputam dois, que assignam conjunctamente uma letra, 682: — convenções particulares d'elles, 668: — em conta de participação, que pessoas o podem ser, 575: — jurados, 1043: — o que se tornam, dissolvida a sociedade, 726: — poder da sua maioria, 641: — quaes juros, e quaes gastos podem pedir, 656 e 657: — quando o remanescente da sociedade é seu, 707: — suas contas particulares com a sociedade, 708: — suas diversas qualidades na responsabilidade, 629 a 633.

Soldadas, 1300, 1443, 1454, 1456, 1459, 1462, 1463, 1476, 1487, 1705 e 1722: — a herdeiros, 1490: — de domesticos, 1239: — de capitão, 1413, 1415: — não se pôde tomar a risco sobre —, 1640: — por que respondem, 1497: — prometidas ou adiantadas, 1442: — prescripção, 1856: — salvados, 1464 e 1466: — seu ajuste, 1440 e seguintes: — sua hypotheca, 1496.

Solidariedade, de muitos mandantes, 786: — do administrador de companhias até á effectividade do seu registro, 541: — do fador, 851: — do procurador do segurador, 58: — do socio, 664: — do socio capitalista, 558: — do socio de industria, 562: —

dos mandatarios, 785: — dos socios, 549: — nas letras, 377: — quando na fiança e no aval, 857.

Solvabilidade, 1632.

Sommas diversas no mesmo escripto, 946: — pertencentes a uma quebra, 1175.

Subrogação, V. Fidor: — da acção, 1788: — de direitos em seguro de risco, 1716: — do direito no contracto de risco, 1668: — de privilegio, 1225: — de bens, 1230.

Substitutos jurados, 1039 e seguintes.

Supposição em letra de cambio, 323.

Supremo magistrado do commercio, 1010.

Supressão da verdade, 1678.

Suspeição dos arbitradores, 992 a 994.

Suspeições contra jurados, 1040.

Sustatoria, V. Ordem.

Sustento da tripulação, 1448: — das gentes do mar, 1547: — do marinheiros, 1489.

Symbolica, tradição, 472.

## T

Tabellião de protestos, 402, 403.

Tacito, V. Socio.

Taxa, V. Juros.

Tempo, V. Compromisso: — da apresentação das letras, 377: — dos riscos, 1656, 1740, 1745: — dos riscos no seguro, 1684: — do seguro, 1763, 1776: — do seguro, presumpção da perda d'elle, 1800: — e logar dos riscos, 1621.

Terceiro, como o affectam convenções dos socios entre si, 668: — como seus direitos para com os socios se alteram em caso de fiança, 734: — da associação de terceiro á parte do um socio, 586 e seguintes: — possuidor de coisa vendida, 913: — quando não responde pela hypotheca, 199: — seu direito contra sociedades, 550.

Termo, V. Letra, Obrigações a termo: compra a —, 456: — de descarga do curador fiscal, 1201: — de mar, 1388, 1611: — fixo, V. Dia.

Testamento, 1232: — do socio, 700.

Testemunha, caixeiro, domestico, 966: — como, e por quem perguntada, 1097: — como instada, *ibid.*: — estrangeiro, 1098: — interessado, 965: — menor de quatorze annos, 964: — nin-

quem é excuso de sê-lo, 1092: — singular, e como deve jurar, 962, 963: — uma só, 961: — maior de toda a excepção, 961.

Testemunhas, 1093 a 1095, V. Prova de abonação, 849, 850: prova de —, 958, 960 e seguintes: — prova por ellas, 1091: — quando admissíveis em materiaes commerciaes, 247.

Testemunhavel, V. Relatorio.

Testemunho *ad perpetuam rei memoriam*, 967.

These a propôr aos jurados, 1103.

Título a exhibir, 957: — da propriedade do navio, 1379.

Tocar em diversos portos, 1654.

Tomador a risco, 1621: — a risco, fraude, culpa ou dolo, 1658: — a risco, sua obrigação em caso de sinistro, 1667: — a risco, quando pessoalmente obrigado, 1624, 1628: — de letra social, 677: — seus direitos, 327: — suas obrigações, 325.

Tomar a risco, como pôde o capitão, 1394.

Toneladas, V. Escripto.

Tonelagem, 1504, 1825, V. Direitos.

Torna-viagem, 1732.

Tractamento, 1469, 1470.

Tradição, 474, 1242, V. Portador. Venda por medida: — da cousa vendida, o que é, e como opéra, 471: — de creditos, 473: — posse, 1223: — symbolica, 472.

Traduções, 1435.

Transacção não pôde fazer o liquidante, 742.

Transferencia, V. Participação, Portador: — da acção de companhia, 545.

Transigir, como pôde a união dos credores, 1261.

Transporte, V. Commissario: — de fazendas, suas gestões como resolvidas, 176.

Tribunaes, 1435.

Tribunal commercial de primeira instancia, 1006: — commercial de segunda instancia, 1005: — suas attribuições, 1015: — de appellação, como julga os recursos, 1106: — de commercio é juizo de equidade, 207.

Tributos, 1239, 1242.

Tripulação formada pelo capitão, 1866: — seus principaes, quando ouvidos, 1611: — suas obrigações, 1442, 1446: — suas obrigações finda a viagem, 1491.

Troca, considerada como compra e venda, 506, 511: — de cautelas o que importa, 177: — mercadorias por ella adquiridas, seu valor, 1731, 1732: — mercantil, liv. 2, tit. 10: — mercantil o que é, 505.

Tutor, 1242, V. Preponente.

## U

União, V. Contracto: — como pôde transigir, 1261: — sua convocação, 1259, 1260.

Uso, 373: — e costume como regula a commissão, 789.

Usos commerciaes, 1011: — e costumes commerciaes, como regulam em casos de sociedade, 642.

Usufructo, 1219.

Usuraria, quando é a associação, 531.

## V

Valor, 1618, 1842, 1850, 1852, V. Moeda: — de fazendas seguradas, 1730: — do frete segurado, 1735: — do navio segurado, 1729: — do navio e fretos, 1613: — do seguro, 1707: — dos effeitos salvos, 1660: — dos effeitos segurados, 1728: — dos moveis segurados, 1735: — dos objectos segurados, 1684: — em conta, V. Letra: — excesso no objecto segurado, 1630: — real do seguro, 1717 a 1719: — recebido, V. Letra.

Vareção, 1585, 1666, 1668: direito de —, 1598.

Varejo, 231.

Vasilhas esvaidas, 1542.

Vencimento, V. Evicção, 481.

Vencimento das letras de cambio, liv. 2, tit. 7, secc. 6: — do letras em dia sancto ou domingo, 375: — de votos no jury, 1104: — o portador da letra não é obrigado a receber-a antes do vencimento, 380: — por quebra acontecida durante o prazo da obrigação por letra, 376.

Venda, liv. 2, tit. 9, V. Despesas, Promessa: — a credito, 1223: — de cousa alheia, 468: — de credito, o que comprehende, 495: — dependente de exame do genero, 459: — do navio em viagem, 1309: — do navio o que comprehende, 1295: — em hasta publica, de navios, 1308: — fingida, 1149: — judicial, 1566: — judicial, quando a pôde requerer o recoveiro, 200, 201: — não é obrigado o segurado a ella para verificar a avaliação, 1827: — por auctoridade de justiça, 489: — por correspondencia, 498: — por medida, 460, 461: — por signal, 463: — quando nulla, 469: — reivindicção, 921: — seu objecto, 468: — voluntaria, e judicial de embarcações, 1298, 1299.

Vendedor, V. Mora: — como presta a evicção, 479: — de credito não indossavel, sua responsabilidade, 496: — de navio, suas obrigações, 1306: — seu risco, 458: — suas obrigações, 470, 471.

Vender a esmo, 458: — fazendas, 1400: — fazendas da carga, 1394: — pelo custo, 456: — posto a bordo, *ibid.*

*Venditi*, V. acção.

Verbalmente, podem ser celebrados os contractos commerciaes, e até que somma, e com que restricções, 247.

Vestidos, roupas e mercis do fallido, 1214.

Via de letra, 324, 326: — V. Pagamento: — acceta em mais do que uma, 383.

Viagem, 1398, 1622: — abandonada pelo capitão, 1370: — desviada, 1753, 1754: — não pôde deferir-se, 1372: — não verificada em contracto de risco, 1657: — nova, 1351: — prolongada, 1460, 1456: — rota, 1746, 1750, 1751: — seu comêço, 1507: — seu rompimento, 1456, 1457, 1461: — ultima, 1651: — venda do navio nella, 1309.

Viagens diversas, 1462.

Vicio inherente á cousa dada em commissão, 69: — proprio, 1658: — proprio em seguro, 1674: — proprio no objecto da empreitada, 518, 519.

Vicio, V. Rescisão: — apparentes e occultos, 485, 489: — e differenças da qualidade na cousa vendida, como verificaveis, 501: — *redhibitorios*, 479.

Virtualmente, 1615.

Virtualhas, 1300, 1637.

Vida, seguros da —, 1673 e 1725.

Vinhos, seguro de —, 1761.

Violencia, como vicia a venda, 494.

Visita, 1526.

Visitas, 1825.

Vista, V. Letra e pagamento: — quando se verifica o pagamento das letras á vista, 372.

Vistoria, 990, 991, 995 e 1001, V. Exame: — do navio, 1001: — de navios, 1293.

Viveres, 1397, 1610, 1615.

Voto de comparte, 1336.

Votos dos juizes, 1017 a 1619: — dos parceiros, 1325.

FIM DO INDICE

## INDICE DA LEGISLAÇÃO

RELATIVA AO

### CODIGO COMMERCIAL

NOTADA OU INSERIDA

NO

### APPENDICE AO MESMO CODIGO

	Pag.
4833 Setembro 18 — <i>Decreto</i> mandando constituir os tribunaes de primeira e segunda instancia commercial, estabelecidos pelo codigo commercial . . . . .	281
Dezembro 17 — <i>Decreto</i> sobre o modo de julgar os processos anteriores ao codigo commercial . . . . .	281
4834 Janeiro 24 — <i>Portaria</i> determinando o dia, desde o qual o codigo commercial deve considerar-se em vigor . . . . .	281

	Pag.
1834 Janeiro 28 — <i>Decreto</i> regulando o processo das presas	282
» Fevereiro 14 — <i>Decreto</i> extinguindo o exclusivo das cinco classes de mercadores de retalho . . . . .	283
» Março 7 — <i>Portaria</i> declarando as causas, que não carecem de transacção, civis e commerciaes . . . . .	284
» Março 17 — Regulando os vencimentos dos magistrados e empregados dos tribunaes de commercio . . . . .	285
» Maio 8 — Extinguindo os logares de juiz e procurador do povo, e outros . . . . .	285
» Junho 30 — <i>Decreto</i> extinguindo a real junta do commercio, agricultura, fabricas e navegação . . . . .	286
» Julho 10 — Regimento do deposito commercial de Lisboa cap. IV . . . . .	288
» Setembro 17 — <i>Portaria</i> . . . . . (veja-se Decreto de 28 de dezembro de 1835) . . . . .	289
1835 Maio 7 — <i>Decreto</i> resolvendo duvidas que se tem encontrado para a decisão final dos processos de revista nas causas commerciaes . . . . .	289
» Junho 19 — <i>Portaria</i> suscitando a observancia do artigo 1032 do codigo commercial . . . . .	290
» Dezembro 15 — <i>Regulamento</i> para o ministerio publico, na parte relativa ás dizimas de sentenças commerciaes . . . . .	291
» Dezembro 28 — <i>Decreto</i> regulando as obrigações que os delegados dos procuradores regioes têm de desempenhar perante os juizes commerciaes e conservatorias . . . . .	291
1836 Fevereiro 12 — <i>Resolução</i> pelo thesouro publico declarando quem deve pagar os salarios dos guardas, postos a bordo dos navios entrados nos portos de Portugal por causa de arribada forçada . . . . .	292
» Abril 25 — <i>Portaria</i> declarando a quem pertencem os objectos encontrados no mar . . . . .	292
» Setembro 3 — <i>Portaria</i> suscitando a observancia das leis, que prohibem a navegação de cabotagem aos navios estrangeiros . . . . .	292
» Setembro 30 — <i>Decreto</i> supprimindo a suprema magistratura do commercio, e determinando por quem hão de ser desempenhadas as suas funcções . . . . .	293
» Novembro 11 — <i>Decreto</i> creando mais um officio de escrivão nos tribunaes de commercio de Lisboa e Porto . . . . .	295
» Novembro, 14 — art. 10, <i>Decreto</i> sobre o modo de determinar as lotações dos navios . . . . .	295

	Pag.
1836 Dezembro 10 — <i>Decreto</i> artt. 6 e 9 condições dos passaportes a navios mercantes para territorios africanos . . . . .	295
» Dezembro 17 — <i>Decreto</i> sobre registro ou matricula de navios mercantes de longo curso e costeiros . . . . .	296
» Dezembro 31 — sobre nascimentos e obitos a bordo . . . . .	300
» Dezembro 31 — <i>Decreto</i> determinando como ha de ser representado o ministerio publico perante os tribunaes de commercio . . . . .	300
1837 Janeiro 16 — dois <i>Decretos</i> com os regulamentos das praças commerciaes e dos corretores . . . . .	300
» Janeiro 16 — <i>Decreto</i> estabelecendo premio ás pessoas que despacharem generos ou manufacturas importadas em navios portuguezes; <i>determinando quaes estes sejam</i> ; e quaes os direitos para tonelagem dos vapores . . . . .	306
» Abril 26 — <i>Decreto</i> sobre matricula ou registro de embarcações mercantes . . . . .	306
» Novembro 22 — <i>Portaria</i> sobre as matriculas ou rôes da equipagem . . . . .	307
» Novembro 25 — <i>Portaria</i> sobre o mesmo objecto da anterior . . . . .	307
» Dezembro 20 — <i>Carta de lei</i> sobre o sello, e em especial dos papeis commerciaes . . . . .	308
1838 Abril 7 — <i>Carta de lei</i> sobre o mesmo objecto da anterior . . . . .	308
» Abril 17 — <i>Decreto</i> sobre pagamento das verbas de dizima das sentenças commerciaes . . . . .	308
» Abril 26 — <i>Decreto</i> com o regulamento para arrecadação das multas judiciaes . . . . .	309
» Maio 5 — <i>Officio</i> declarando sem effeito as disposições do artigo 2.º da circular de 20 de janeiro de 1837 sobre traducção dos conhecimentos das cargas de navios . . . . .	310
» Maio 7 — <i>Carta de lei</i> sobre manifesto do lastro das embarcações, embarque e desembarque d'este . . . . .	310
» Julho 30 e agosto 2 — <i>Portaria</i> identica sobre matriculas das equipagens . . . . .	312
1839 Janeiro 31 — <i>Portaria</i> providenciando sobre os soccorros em caso de naufragio . . . . .	313
» Abril 19 — <i>Portaria</i> resolvendo a duvida sobre ser matriculado, como capitão d'um navio mercante, um estrangeiro naturalisado . . . . .	313

	Pag.
1839 Agosto 28 — <i>Decreto</i> com o regulamento para o serviço dos pilotos practicos da barra de Lisboa . . . . .	314
» Agosto 30 — <i>Decreto</i> com o regulamento para a policia dos portos . . . . .	322
» Setembro 30 — <i>Portaria</i> ácerca da concessão de licenças a vendilhões ambulantes . . . . .	338
» Outubro 4 — <i>Portaria</i> sobre o modo de cumprir o decreto de 17 de abril de 1838 para averbação de dizimas das sentenças commerciaes . . . . .	339
1840 Janeiro 14 — <i>Portaria</i> esclarecendo duvidas ácerca da emancipação para exercer commercio . . . . .	339
» Março 12 — <i>Decreto</i> estabelecendo o quadro dos pilotos da barra de Aveiro e os seus respectivos ordenados e emolumentos . . . . .	340
» Novembro 10 — <i>Carta de lei</i> sobre importação de barcos a vapor estrangeiros . . . . .	341
1841 Maio 12 — <i>Decreto</i> com o regulamento para o serviço dos pilotos practicos da barra do Porto . . . . .	341
» Maio 21 — <i>Novissima Reforma Judicial</i> : artigos que têm relação com os processos commerciaes . . . . .	346
» Novembro 8 — <i>Carta de lei</i> sobre jurados commerciaes . . . . .	347
1842 Abril 9 — <i>Portaria</i> ácerca de multa por falta de manifesto irregular nas embarcações . . . . .	348
» Junho 20 — <i>Portaria</i> providenciando para o caso de sonogados ao manifesto dos navios . . . . .	348
» Junho 28 — <i>Regulamento</i> das alfandegas menores do reino artt. 1-12 sobre naufragios . . . . .	349
» Julho 26 — <i>Portaria</i> sobre averbação da dizima das causas de commercio . . . . .	351
» Julho 29 — <i>Carta de confirmação</i> do tractado de commercio e navegação com a Grã-Bretanha de 3 de junho de 1842 artt. 3-16 e 19 . . . . .	352
» Julho 29 — <i>Carta de confirmação</i> do tractado para a completa abolição do trafico da escravatura com a Grã-Bretanha de 3 de julho de 1842 . . . . .	352
» Novembro 28 — <i>Decreto</i> com o regulamento para expedição de licenças e matriculas de barcos de pesca, e cobrança dos competentes direitos . . . . .	352
1843 Janeiro 11 — <i>Portaria</i> sobre arqueação dos navios mercantes . . . . .	355
» Janeiro 12 — <i>Portaria</i> declarando que são da privativa competencia das alfandegas os casos de naufragios . . . . .	357

	Pag.
1843 Julho 10 — <i>Carta de lei</i> (e <i>Portaria</i> de 14 de setembro) sobre o sello, e em especial dos papeis commerciaes . . . . .	357
» Julho 26 — <i>Portaria</i> sobre emolumentos dos officiaes das alfandegas nos processos que tiverem logar em consequencia da achada de objectos arrojados ás praias . . . . .	357
» Dezembro 19 — <i>Carta de lei</i> ao artigo 10 e § unico sobre processos de revista das causas commerciaes . . . . .	358
1844 Março 28 — <i>Decreto</i> sobre sello . . . . .	358
» Abril 24 — <i>Carta de lei</i> sobre arqueação dos navios . . . . .	358
» Junho 5 — <i>Portaria</i> sobre commercio de navios estrangeiros nas possessões portuguezas do ultramar . . . . .	360
» Setembro 14 — <i>Decreto</i> creando tribunal de presas em Loanda . . . . .	360
» Setembro 18 — <i>Decreto</i> capp. V-VII do serviço sanitario nos portos de mar . . . . .	362
» Setembro 20 — <i>Decreto</i> sobre habilitação para a matricula de sota-piloto ou piloto . . . . .	363
1845 Março 27 — <i>Decreto</i> ácerca dos passaportes dos navios para viagem de mar em fóra . . . . .	363
» Abril 23 — <i>Carta de lei</i> applicando ás causas julgadas nos tribunaes de commercio as disposições da novissima reforma judicial ácerca de arbitros voluntarios e de multas . . . . .	366
» Maio 19 — <i>Regulamento</i> da escola naval art. 36 sobre habilitação para pilotos mercantes . . . . .	367
» Julho 11 — <i>Regulamento</i> para o mesmo fim do de 19 de maio art. 36 . . . . .	367
» Agosto 5 — <i>Carta de confirmação</i> da convenção com a Hespanha de 26 de junho de 1845 sobre attribuições de agentes consulares . . . . .	370
1847 Abril 19 — <i>Decreto</i> estabelecendo tribunaes de commercio de primeira instancia . . . . .	371
» Abril 20 — <i>Decreto</i> determinando a alçada dos tribunaes commerciaes de primeira instancia . . . . .	373
» Abril 21 — <i>Decreto</i> ácerca das sentenças proferidas por juizes civis em causas da privativa competencia dos tribunaes commerciaes . . . . .	375
» Maio 25 — <i>Decreto</i> sobre intelligencia das leis relativas á nacionalisação e registo de navios portuguezes . . . . .	376

	Pag.
1847 Junho 3 — <i>Decreto</i> alterando o decreto de 5 de junho de 1844 . . . . .	377
» Julho 6 — <i>Decreto</i> declarando os direitos a pagar por embarcações condemnadas por innavegaveis, e arrematadas, e por embarcações novas . . . . .	377
1848 Julho 14 — <i>Carta de lei</i> sobre passaportes das embarcações nacionaes mercantes, destinadas á navegação de mar em fóra . . . . .	378
1849 Julho 2 — <i>Carta de lei</i> extendendo as disposições comprehendidas na Parte 1.ª livro 3.º titulos 11.º, 12.º e 13.º do codigo commercial aos commerciantes não matriculados . . . . .	381
» Agosto 17 — <i>Decreto</i> ácerca do deposito commercial de Lisboa . . . . .	382
1850 Janeiro 31 — <i>Portaria</i> sobre matricula dos barcos que se destinarem á pesca nos mares de Larache . . . . .	382
» Março 6 — <i>Decreto</i> , constituindo tribunaes de commercio de primeira instancia . . . . .	383
» Julho 27 — <i>Carta de lei</i> determinando actos do commercio . . . . .	387
1851 Janeiro 30 — <i>Carta de confirmação</i> do tractado de commercio e navegação com a Sardenha de 17 de dezembro de 1850 . . . . .	387
» Abril 26 — <i>Portaria</i> ácerca dos emolumentos pela matricula de embarcações de cabotagem . . . . .	387
» Maio 14 — <i>Carta de confirmação</i> do tractado de commercio e navegação com a Russia de 28 de fevereiro de 1851 . . . . .	387
» Outubro 22 — <i>Decreto</i> com a divisão do litoral do reino e ilhas . . . . .	387
» Novembro 26 — <i>Decreto</i> com o regulamento consular. Capitulo IV até art. 121 incl., e capitulo VIII artigos 164 e 165 . . . . .	388
1852 Fevereiro 16 — <i>Portaria</i> sobre o modo de representar o ministerio publico em causas de fallencias, onde o estado tenha creditos . . . . .	402
» Agosto 11 — <i>Decreto</i> regulando os direitos que têm de pagar as embarcações estrangeiras, compradas por subditos portuguezes, novas ou condemnadas por innavegaveis; e condições para serem consideradas nacionaes e navegaveis . . . . .	403
» Outubro 7 — <i>Decreto</i> isentando de direitos de siza e de nacionalisação as compras de navios estrangeiros . . . . .	404

	Pag.
1852 Dezembro 13 — <i>Decreto</i> adoptando o systema metrico francez . . . . .	404
» Dezembro 31 — <i>Decreto</i> com o regimento da administração da justiça nas provincias ultramarinas no que respecta ao fóro commercial . . . . .	404
1853 Maio 4 — <i>Decreto</i> com o regulamento postal. Titulo VI . . . . .	406
» Setembro 2 — <i>Carta de confirmação</i> do tractado de commercio e navegação com a França de 9 de março de 1853 . . . . .	406
1855 Março 26 — <i>Carta de confirmação</i> do tractado de commercio e navegação com a Confederação Argentina de 9 de agosto de 1852 . . . . .	406
» Setembro 25 — <i>Portaria</i> sobre matriculas de navios mercantes . . . . .	406
1856 Maio 9 — <i>Portaria</i> sobre matricula dos pescadores na capitania de Setubal . . . . .	407
» Julho 26 — <i>Carta de lei</i> determinando quem ha de escripturar o caderno manual dos corretores . . . . .	407
» Setembro 20 — <i>Portaria</i> sobre declaração de carga e lastro dos navios entrados só por escala . . . . .	407
1857 Setembro 17 — <i>Portaria</i> suscitando o cumprimento de outras sobre matriculas de navios mercantes . . . . .	408
» Dezembro 11 — <i>Portaria</i> obstando a que se complica de futuro as attribuições de juiz commissario da commissão mixta em Loanda e as do juiz relator do tribunal de pressas . . . . .	409
1858 Dezembro 6 — <i>Portaria</i> sobre salvação de naufragos, e segurança da saude publica em caso de naufragio . . . . .	409
1859 Fevereiro 5 — <i>Portaria</i> sobre habilitação de capitães e pilotos de navios mercantes . . . . .	410
» Maio 2 — <i>Decreto</i> creando na praça do Porto uma camara de corretores . . . . .	411
» Maio 21 — <i>Portaria</i> mandando abrir concurso para o provimento dos logares de corretores da praça do Porto . . . . .	412
» Agosto 25 — <i>Decreto</i> estabelecendo os departamentos, districtos e delegações maritimas do littoral do reino e das ilhas adjacentes . . . . .	414
» Setembro 30 — <i>Decreto</i> com o regulamento para o serviço de pilotagem nas barras do continente . . . . .	414
» Outubro 15 — <i>Portaria</i> determinando o documento,	

- com que os capitães ou mestres dos navios mercantes devem mostrar que não trazem lastro. . . . . 448
- 1859 Novembro 21 — *Portaria* mandando admitir como capitães e pilotos dos navios de commercio, sem dependencia de apresentação das cartas de exame, os individuos que na data da portaria de 5 de fevereiro ultimo já tiverem feito duas ou mais viagens de longo curso na qualidade de capitães ou pilotos. . . . . 449
- 1860 Março 8 — *Edital* do conselho de saúde publica do reino, reunindo em um só regulamento as medidas quarentenarias em vigor . . . . . 449
- » Junho 21 — *Portaria* communicando ao syndico da camara dos correctores de Lisboa a organização definitiva da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, para serem cotados os respectivos titulos. . . . . 449
- » Julho 30 e agosto 22 — *Cartas de lei*, e Setembro 25 — *Instrucções* sobre contribuição industrial, e em especial a respeito dos negociantes, fabricantes, companhias e sociedades. . . . . 449
- » Agosto 23 — *Carta de lei* com a tabella dos direitos de tonelagem e preço de armazenagem nas alfândegas, reduzidas ao systema metrico. . . . . 450
- » Outubro 13 — *Carta de confirmação* do tractado de amizade, navegação e commercio com o reino de Sião de 10 de fevereiro de 1859. . . . . 450
- » Dezembro 26 — *Decreto* approvando o contracto celebrado em 20 d'este mez entre o governo e Luiz Burnay, para o estabelecimento de um serviço regular de reboques no porto de Lisboa. . . . . 450
- 1861 Abril 3 — *Carta de confirmação* do tractado de paz, amizade e commercio com o imperio do Japão de 3 de agosto de 1860. . . . . 450
- » Abril 3 — *Carta de lei* convertendo em lei o contracto approvedo pelo decreto de 26 de dezembro ultimo 450
- » Abril 26 — *Carta de lei* sobre imposto do sello, e em especial dos papeis commerciaes . . . . . 455
- » Junho 11 — *Portaria* reprovando a exigencia de pagamento de emolumentos na intendencia de marinha do Porto para a permissão de licença de côrtes de madeira de construção naval nas matias particulares e para se proceder ás construções de navios. . . . . 455
- » Julho 18 — *Carta de confirmação* do tractado de 22

- de junho de 1861 para a abolição dos direitos de Stade ou de Brunshausen. . . . . 456
- 1861 Agosto 17 — *Carta de lei* sobre sello, e em especial dos papeis commerciaes . . . . . 456
- » Setembro 11 — *Carta de lei* sobre admissão de sociedades anonymas e outras associações industriaes estrangeiras commerciaes e financeiras . . . . . 456
- » Outubro 14 — *Carta de confirmação* do tractado de commercio e navegação com a republica do Perú de 26 de março de 1853 . . . . . 456
- 1862 Abril 12 — *Portaria* declarando não estarem sujeitos a siza as vendas de navios . . . . . 457
- » Abril 19 — *Portaria* sobre a necessidade de içar bandeira de livre practica antes de vir á falla . . . . . 458
- » Maio 23 — *Portaria* contra o abuso dos capitães de navios, procedentes de portos estrangeiros com destino aos de Portugal, deixarem de sollicitar a legalisação dos seus papeis de bordo . . . . . 458
- » Julho 9 — *Carta de lei* regulando o modo como deverão ser tomados os depoimentos de testemunhas ou de partes, que tiverem de depôr nas causas commerciaes . . . . . 459
- » Agosto 28 — *Carta de confirmação* do tractado de amizade, commercio e navegação com a republica de Nova Granada de 9 de abril de 1857 . . . . . 459
- » Dezembro 27 — *Portaria* no sentido da de 12 de abril ultimo . . . . . 459
- 1863 Janeiro 8 — *Protocollo adicional* ao tractado de commercio e navegação com o Perú de 26 de março de 1853 . . . . . 460
- » Janeiro 9 — *Portaria* declarando qual é o empregado competente para a contagem dos feitos commerciaes . . . . . 460
- » Janeiro 9 — *Portaria* sobre sellos dos conhecimentos de carregações maritimas . . . . . 461
- » Janeiro 16 — *Decreto* permitindo a exportação de gado vaecum, das ilhas dos Açores para Lisboa, em vapores sob qualquer bandeira . . . . . 462
- » Janeiro 20 — *Decreto* approvando os estatutos da companhia para o serviço de reboques a vapor no Tejo . . . . . 462
- » Janeiro 31 — *Carta de lei e regulamento* de 7 de abril, abolindo os passaportes para o interior do reino, e



	regulando a liberdade de transito e de sahida para o estrangeiro . . . . .	462
1863	Março 12 — <i>Decreto</i> com providencias para evitar os abalroamentos . . . . .	462
»	Abril 7 — <i>Carta de lei</i> creando na cidade do Santo Nome de Deus, de Macau, um tribunal commercial de primeira instancia . . . . .	466
»	Abril 8 — <i>Portaria</i> sobre matricula de equipagem . . . . .	466
»	Maió 15 — <i>Decreto</i> creando um tribunal de commercio de primeira instancia na comarca do Pezo da Regua . . . . .	467
»	Maió 28 — <i>Portaria</i> sobre matricula de equipagem . . . . .	467
»	Julho 8 — <i>Decreto</i> sobre matricula de equipagem de barcos de pesca . . . . .	468
»	Julho 8 — <i>Decreto</i> estabelecendo o <i>acto de navegação portugueza</i> . . . . .	469
»	Julho 10 — <i>Carta de confirmação</i> da convenção consular com o Brazil de 4 de abril ultimo . . . . .	476
»	Outubro 27 — <i>Portaria</i> sobre as matriculas dos barcos com destino á pesca nos mares de Larache . . . . .	476
»	Outubro 28 — <i>Portaria</i> declarando o que devem conter os manifestos dos navios mercantes . . . . .	477
»	Dezembro 16 — <i>Portaria</i> esclarecendo duvidas sobre a legitimidade do embargos de navios, decretados pelos juizes civeis . . . . .	477
1864	Janeiro 14 — <i>Regulamento</i> sobre o serviço das quarrentenas . . . . .	479
»	Março 10 — <i>Portaria</i> removendo as duvidas, suscitadas por algumas auctoridades maritimas, sobre se se devem ou não visar os passaportes dos navios do commercio . . . . .	479
»	Abril 20 — <i>Decreto</i> auctorisando a cessão feita pela companhia de navegação a vapor a Luiz Burnay, — primeiro cessionario da empresa de reboques . . . . .	480
»	Maió 11 e 27 — <i>Cartas de confirmação</i> da convenção de 17 de dezembro de 1863 com a Suecia e Noruega para a prisão e entrega de marinheiros desertores . . . . .	480
»	Maió 27 — <i>Carta de confirmação</i> da convenção com a Belgica de 8 de junho de 1863 para o resgata dos direitos do Escalda, e augmento e desenvolvimento das relações commerciaes e maritimas entre Portugal e aquelle paiz . . . . .	481
»	Junho 14 — <i>Carta de lei</i> dispensando provisoriamente	

	o art. 1315 do codigo commercial nos casos especificados nesta lei . . . . .	481
1864	Junho 28 — <i>Carta de lei</i> determinando os vencimentos do intendente e escreventes da marinha da cidade do Porto . . . . .	482
»	Julho 4 — <i>Carta de lei</i> com o codigo penal e disciplinar da marinha mercante portugueza . . . . .	482
»	Julho 4 — <i>Decreto</i> approvando os formularios para a uniformidade do processo estabelecido no referido codigo penal e disciplinar da marinha mercante . . . . .	499
»	Julho 30 — <i>Portaria</i> provendo ao modo como deve ser substituido o intendente da marinha do porto de Lisboa todas as vezes em que por impedimento legitimo não puder exercer a jurisdicção disciplinar a que se refere o artigo 47 do codigo penal e disciplinar da marinha mercante . . . . .	516
»	Julho 30 — <i>Portaria</i> declarando qual o prazo para interposição do recurso dos tribunaes maritimos commerciaes para o supremo tribunal de justiça militar . . . . .	516
»	Julho 30 — <i>Portaria</i> regulando o modo por que deve ser feita para o supremo tribunal de justiça militar a remessa dos processos por delictos maritimos . . . . .	517
»	Setembro 8 — <i>Portaria</i> sobre matriculas de equipagem . . . . .	518
»	Novembro 26 — <i>Portaria</i> declarando que os termos de processos, que não forem tomados em audiencia, e tiverem de ser assignados pelos delegados do procurador regio, o sejam, exigindo-o estes, nas suas secretarias . . . . .	518
1865	Julho 26 — <i>Portaria</i> sobre a jurisdicção e competencia dos capitães dos portos, em materia de avarias e abalroamentos praticados pelos navios do commercio . . . . .	520
»	Agosto 11 — <i>Portaria</i> sobre matricula das tripulações dos navios, que seguem dos portos do reino para os do Brazil . . . . .	521
»	Agosto 19 — <i>Portaria</i> desapprovando que a Misericordia de Lisboa transfira das companhias Bonança e Fidelidade para a companhia Fenix os seguros de seus predios . . . . .	523
»	Outubro 5 — <i>Portaria</i> sobre o direito dos fiscoes das companhias de assistir ás assembléas d'estas, e ahi emittir o seu voto consultivo . . . . .	523

	Pag.
1865 Outubro 11 — <i>Portaria</i> resolvendo a duvida apresentada ácerca da recensa de jurados do tribunal do commercio a funcionar como vogal no tribunal marítimo . . . . .	523
» Outubro 20 — <i>Portaria</i> declarando applicaveis aos delictos marítimos os artt. 2, 3 e 4 do decreto de 10 de dezembro de 1852 . . . . .	524
1866 Abril 10 — <i>Portaria</i> mandando estabelecer uma estação electro-semapherica na praça de Cascaes . . . . .	527
» Abril 13 — <i>Portaria</i> com o regulamento para os exames de pilotagem na eschola naval . . . . .	527
» Abril 3 — <i>Programma</i> para os exames supra referidos . . . . .	529
» Abril 27 — <i>Portaria</i> resolvendo a duvida sobre quem deve presidir ao tribunal marítimo commercial, quando aquelle, a quem estas funções incumbem pelo Código penal disciplinar da marinha mercante, fór offendido . . . . .	531
» Junho 18 — <i>Carta de lei</i> sobre direitos de embarcação e madeiras da mastreação . . . . .	532
» Agosto 16 — <i>Portaria</i> indicando o meio de obrigar os donos dos navios ou os capitães, ou os consignatarios a pagar os direitos de assistencia . . . . .	532
» Agosto 31 — <i>Portaria</i> resolvendo duvidas sobre cumprimento do código penal e disciplinar da marinha mercante . . . . .	534
» Outubro 3 — <i>Portaria</i> no sentido da portaria de 14 de fevereiro de 1834 . . . . .	535
» Outubro 9 — <i>Decreto</i> approvando o regulamento da eschola do commercio de Lisboa . . . . .	535
» Outubro 15 — <i>Decreto</i> approvando o contracto celebrado para o serviço provisório da navegação a vapor entre Lisboa e os portos de Africa occidental . . . . .	540
» Dezembro 5 — <i>Decreto</i> determinando a epocha dos afilamentos dos pesos e medidas, mandados fazer por decreto de 29 de dezembro de 1860 . . . . .	540
1867 Janeiro 25 — <i>Portaria</i> ácerca de sello de letras . . . . .	541
» Janeiro 31 — <i>Portaria</i> creando um tribunal de commercio de primeira instancia na comarca da Covilhã . . . . .	541
» Março 11 — <i>Portaria</i> esclarecendo a duvida sobre se um estrangeiro não naturalizado pôde ser matricu-	

	Pag.
lado como piloto a bordo d'um navio mercante portuguez . . . . .	542
1867 Março 31 — <i>Portaria</i> no sentido da portaria de 15 de outubro de 1859 . . . . .	543
» Abril 20 — <i>Portaria</i> regulando as condições em que deve ser permitida a sahida de navios da barra do porto de Villa Real de Santo Antonio . . . . .	543
» Junho 22 — <i>Carta de lei</i> ácerca das sociedades anónimas . . . . .	543
» Julho 1 — <i>Carta de lei</i> sobre sello . . . . .	559
» Julho 2 — <i>Carta de lei</i> art. 1 §§ 1-3 — Divisão marítima do reino e ilhas . . . . .	559
» Julho 11 — <i>Cartas de confirmação</i> do tractado de navegação e commercio, e da convenção consular com a França . . . . .	559
» Agosto 29 — <i>Decreto</i> sobre matricula de equipagem . . . . .	559
» Setembro 19 — <i>Carta de confirmação</i> do accordo com o Brasil para execução da convenção consular de 4 de abril de 1863 . . . . .	561
» Setembro 19 — <i>Decreto</i> ácerca do serviço semaphorico . . . . .	561
» Outubro 22 — <i>Decreto</i> sobre sello nas possessões ultramarinas . . . . .	561
» Dezembro 27 — <i>Portaria</i> com a tabella dos preços para os serviços do rebocador em circumstancias ordinarias . . . . .	561
1868 Janeiro 26 — <i>Portaria</i> sobre divisão marítima do reino e ilhas . . . . .	561
» Fevereiro 3 — <i>Decreto</i> approvando o contracto para a traducção em portuguez do código de signaes de M. Larkins . . . . .	562
» Março 9 — <i>Carta de confirmação</i> do tractado de commercio com a republica da Liberia de 4 de março de 1765 . . . . .	562
» Outubro 5 — <i>Portaria</i> resolvendo as duvidas sobre vistorias aos navios da marinha mercante fóra dos casos expressos no código commercial . . . . .	562
» Outubro 19 — <i>Portaria</i> sobre licenças aos pilotos-móres e pilotos . . . . .	563
» Outubro 30 — <i>Decreto</i> extinguindo as repartições de pesos e medidas, e determinando o modo de fazer a medição de navios e cargas . . . . .	563
» Dezembro 3 — <i>Decreto</i> organisando o serviço superior de saude publica, especialmente nas estações marítimas . . . . .	563

	Pag.
1868 Dezembro 29 — <i>Decreto</i> adoptando para uso dos navios da marinha portugueza e dos postos semaphoricos o codigo de signaes de Larkins . . . . .	568
» Dezembro 30 — <i>Decreto</i> com a divisão do litoral do reino . . . . .	564
1869 Janeiro 13 — <i>Portaria</i> determinando o modo de supprir a falta de empregado que desempenhe o cargo de escrivão do tribunal maritimo commercial . . . . .	565
» Janeiro 30 — <i>Decreto</i> applicando ás provincias ultramarinas as disposições da C. L. de 18 de junho de 1866, e art. 183 do decreto de 18 de dezembro de 1861 . . . . .	565
» Janeiro 30 — <i>Decreto</i> sobre o modo de fazer o registro das embarcações no porto de Nova Goa . . . . .	565
» Fevereiro 12 — <i>Portaria</i> sobre o modo de registrar a propriedade de navios . . . . .	566
» Fevereiro 16 — <i>Portaria</i> resolvendo sobre a incompetencia do governo para ingerir-se na administração e liquidação das companhias . . . . .	566
» Fevereiro 17 — <i>Portaria</i> sobre matricula de equipagens . . . . .	567
» Abril 21 — <i>Portaria</i> sobre tonelagem das embarcações . . . . .	568
» Abril 21 — <i>Portaria</i> mandando publicar annualmente uma lista dos navios mercantes da marinha portugueza, e por que fórma . . . . .	568
» Maio 26 — <i>Decreto</i> com o regulamento para o porto artificial de Ponta Delgada . . . . .	568
» Junho 5 — sobre intendencias de marinha . . . . .	574
» Julho 7 — <i>Decreto</i> (e de 3 e 17 de novembro) declarando habilitadas a exercer as suas industrias em Portugal as companhias inglezas <i>Norwich-union, The British and foreign marine insurance, e Queen</i> . . . . .	574
» Julho 9 — <i>Carta de confirmação</i> da convenção consular com a Italia de 30 de setembro de 1868 . . . . .	574
» Agosto 30 — <i>Portaria</i> determinando o serviço dos pilotos da barra de Villa Real de Santo Antonio . . . . .	574
» Setembro 22 — <i>Carta de confirmação</i> do tratado de commercio e navegação com a Turquia de 23 de fevereiro de 1869 . . . . .	575
» Outubro 5 — <i>Decreto</i> mandando continuar em vigor em Macau o decreto de 7 de outubro de 1852 . . . . .	575

	Pag.
1869 Outubro 28 — <i>Decreto</i> sobre a reforma dos departamentos maritimos, e funcções dos seus chefes . . . . .	576
» Novembro 4 — <i>Portaria</i> revogando a portaria de 20 de abril de 1867 . . . . .	576
» Dezembro 30 — <i>Decreto</i> regulando o ensino industrial e commercial, e supprimindo a escola de commercio ou secção commercial do lyceu nacional de Lisboa . . . . .	577
» Dezembro 30 — <i>Decreto</i> determinando os titulos de capacidade dos engenheiros machinistas navaes . . . . .	577
1870 Junho 23 — <i>Decreto</i> mandando extinguir o tribunal do 2.ª instancia commercial . . . . .	712
» Outubro 12 — <i>Decreto</i> sobre serviço judicial na comarca de Loanda . . . . .	578
» Novembro 15 — <i>Portaria</i> resolvendo a duvida sobre a intelligencia do artigo 58 n.º 4 do codigo penal da marinha mercante . . . . .	580
» Dezembro 27 — <i>Carta de lei</i> regulando os direitos de tonelagem e ancoragem das embarcações nacionaes e estrangeiras, esclarecendo alguns pontos sobre actos de commercio; e determinando o commercio de cabotagem . . . . .	580
» Dezembro 19 — <i>Carta de confirmação</i> da convenção consular com a Hespanha de 23 ultimo . . . . .	581
» Dezembro 28 — <i>Carta de lei</i> sobre direitos sanitarios de entrada das embarcações . . . . .	581
» Dezembro 29 — <i>Portaria</i> sobre arqueeação de navios . . . . .	581
1871 Abril 29 — <i>Edital</i> com providencias para ancoragem dos navios . . . . .	582
» Agosto 14 — <i>Edital</i> sobre o mesmo assumpto . . . . .	583
» Agosto 22 — <i>Proposta de lei</i> com o regulamento do serviço de pilotagem . . . . .	583
» Agosto 31 — <i>Decreto</i> creando um tribunal de commercio de 1.ª instancia na comarca da Guarda . . . . .	583
» Setembro 19 — <i>Decreto</i> declarando habilitada a exercer em Portugal a industria mineira a companhia ingleza <i>Serrinha Tin</i> . . . . .	584
» Outubro 27 — <i>Contracto</i> celebrado com Ernesto George para o serviço provisorio da navegação, a vapor entre Lisboa e os portos de Africa occidental . . . . .	584
1872 Janeiro 4 — <i>Portaria</i> declarando abusiva a practica de não sahirem navios do Porto de Ponta Delgada sobre despacho do governador civil . . . . .	585

	Pag.
1872 Abril 30 — <i>Carta de confirmação</i> do — Tratado com a Austria de 13 de janeiro ultimo.....	585
» Maio 1 — <i>Carta de lei</i> prorogando o prazo para importação, sem direitos, de vapores.....	585
» Maio 1 — <i>Carta de lei</i> approvando para ser ratificada a convenção consular com a republica do Perú...	585
» Maio 5 — <i>Carta de confirmação</i> de convenção telegraphica de 7 de fevereiro com a Hespanha.....	585
» Maio 8 — <i>Carta de lei</i> approvando o contracto de 24 de abril para serviço de navegação a vapor entre Lisboa e portos da Africa occidental.....	585
» Maio 18 — <i>Carta de confirmação</i> do — Tratado de 2 de março com a Allemanha.....	586
1873 Janeiro 23 — (Dois) <i>decretos</i> creando tribunal do commercio em Moncorvo e em Oliveira de Azemeis..	586
» Março 18 — <i>Decreto</i> para que os navios mercantes tragam escripto no costado o nome e o porto a que pertencem.....	587
» Maio 5 — <i>Carta de confirmação</i> do — Tratado de 15 de julho de 1872 com a Italia.....	588
» Agosto 7 — <i>Decreto</i> sobre matricula de equipagem..	588
» Setembro 18 — <i>Decreto</i> sobre sello, e especialmente de papeis de credito.....	589
» Novembro 5 — <i>Decreto</i> determinando os officiaes de pilotagem em navios mercantes, e fixando os limites de grande e pequena cabotagem.....	589
» Dezembro 4 — <i>Decreto</i> sobre entrega de heranças de defunctos ou de ausentes.....	590
» Dezembro 10 — <i>Decreto</i> declarando habilitada para exercer a sua industria em Portugal a companhia <i>The Oporto waterworks company limited</i> .....	591
1874 Março 5 — <i>Portaria</i> declarando applicavel aos barcos de pesca de lastro e de serviço dos portos o codigo penal e disciplinar da marinha mercante.....	591
» Abril 9 — <i>Carta de lei</i> art. 6 e § unico declarando a carta de lei de 27 de dezembro de 1870 art. 2 e §§ sobre direitos de vapores.....	592
» Maio 16 — <i>Carta de confirmação</i> do — Tratado de 23 de fevereiro de 1873 com a Belgica.....	592
» Maio 18 — <i>Portaria</i> sobre sello.....	592
» Julho 9 — <i>Carta de confirmação</i> da — convenção consular de 9 de fevereiro de 1873 com a Austria.....	593

	Pag.
1874 Agosto 13 — <i>Decreto</i> com o regulamento dos exames de pilotagem na escola naval.....	593
» Outubro 15 — <i>Decreto</i> regulando os recursos e termos do processo nas causas commerciaes no ultramar.....	595
» Novembro 12 — <i>Decreto</i> com regulamento de sanidade maritima.....	595
» Novembro 19 — <i>Decreto</i> sobre sello.....	596
» Dezembro 23 — <i>Decreto</i> sobre limites do commercio de grande e pequena cabotagem.....	596
1875 Março 23 — <i>Carta de confirmação</i> do — Tratado de 9 de janeiro com os Paizes Baixos.....	596
» Dezembro 13 — Direcção dos consulados e dos negocios commerciaes do imperio do Brazil. — <i>Decreto</i> , n.º 6:053 abolindo o imposto de ancoragem e o de doca aos navios mercantes estrangeiros nos portos do imperio, assim como o que d'elles se deve cobrar quando derem entrada nos mesmos portos.....	609
1876 Janeiro 22 — Officio do consul geral de Portugal em Berlim ácerca do que decidiu o conselho da união das alfandegas.....	597
» Janeiro 26 — <i>Carta de lei</i> auctorisando o governo a applicar á Grã Bretanha e a todos os paizes, onde os productos portuguezes gosarem do tractamento da nação mais favorecida, o beneficio da pauta B, annexa ao tractado concluido entre Portugal e a França.....	598
» Fevereiro 4 — <i>Carta de lei</i> suspendendo por cinco annos a disposiçào do artigo 6.º da Carta de lei de 27 de dezembro de 1870.....	598
» Fevereiro 4 — <i>Carta de lei</i> adicionando a verba de 8:000\$000 annuaes ao producto do imposto especial, para as obras da barra de Portimão e á canalisação da ria de Silves.....	599
» Fevereiro 12 — <i>Lei</i> approvando o contracto da navegação a vapor entre Lisboa e os portos do Algarve	599
» Fevereiro 16 — <i>Carta de lei</i> confirmando e approvando o contracto para a construcção de um novo caes e de docas, e de um caminho de ferro na margem direita do Tejo.....	599
» Março 3 — <i>Portaria</i> providenciando ácerca da descarga do bacalhau importado da Noruega para Portugal.....	608

1876	Março 14 — <i>Portaria</i> mandando considerar como entrados pela foz do Tejo os cereaes vindos por Elvas ou de outra procedencia, para consumo de Lisboa e Porto . . . . .	614
»	Março 15 — <i>Decreto</i> que approva o Regulamento para excepção da Carta de lei de 4 de fevereiro do corrente anno . . . . .	615
»	Abril 12 — <i>Lei</i> que auctorisa o governo a rever as tabellas das quotas dos empregados fiscaes nos districtos dos Açores e do Funchal . . . . .	616
»	Abril 12 — <i>Carta de lei</i> que auctorisa o governo a conceder um subsidio annual á Companhia figueirense de reboques maritimos e fluviaes . . . . .	616
»	Abril 12 — <i>Carta de lei</i> fixando em 10 por cento <i>ad valorem</i> o direito de importação do tecido de lã denominado «alpaca» . . . . .	617
»	Abril 19 — <i>Cartas de lei</i> approvando a convenção consular concluida entre Portugal e o Brazil, entre Portugal e a França para o aperfeiçoamento do systema metrico, e entre Portugal e o Conselho federal da confederação Suissa sobre o tractado de commercio assignado em Berne a 6 de dezembro de 1873 . . . . .	617
»	Abril 20 — <i>Carta de lei</i> approvando o contracto de navegação a vapor entre Lisboa e a ilha da Madeira, e entre Lisboa e o archipelago dos Açores . . . . .	617
»	Maió 9 — <i>Carta regia</i> contendo a declaração interpretativa dos artigos 13 e 14 da convenção consular entre Portugal e a Italia . . . . .	618
»	Junho 10 — <i>Portaria</i> resolvendo as duvidas sobre o modo da divisão do producto das mercadorias desencaminhadas e de contrabando . . . . .	618
»	Junho 20 — <i>Portaria</i> que torna extensivas ás alfandegas do Funchal e do archipelago dos Açores as disposições da Portaria de 20 de fevereiro de 1874, acerca das conferencias das descargas nas alfandegas de Lisboa e Porto . . . . .	619
»	Junho 28 — <i>Portaria</i> determinando que o disposto no artigo 2 da lei de 18 de abril de 1873 seja applicado aos generos e mercadorias estrangeiras transportadas de umas para outras alfandegas das ilhas dos Açores e Madeira . . . . .	619
»	Contracto entre o governo e a companhia figueirense	

	de reboques, celebrado em virtude do disposto no artigo 2 da lei de 12 de abril de 1876 . . . . .	620
1876	Julho 20 — <i>Portaria</i> providenciando sobre a publicação dos mappas estatísticos do commercio de Portugal com as suas possessões ultramarinas e as nações estrangeiras . . . . .	623
»	Julho 20 — <i>Decreto</i> elevando o vice-consulado portuguez, na colonia do Natal, a consulado de 2. <sup>a</sup> classe . . . . .	623
»	Julho 26 — <i>Portaria</i> mandando que as conferencias das descargas nas alfandegas de Lisboa e Porto fosse feita de sol a sol, e que as multas provenientes da falta ou acrescimo de volumes pertençam aos empregados que desempenharem esse serviço, sejam applicaveis a todas as alfandegas maritimas de 2. <sup>a</sup> classe . . . . .	623
»	Julho 27 — <i>Portaria</i> acerca do serviço interno e externo das alfandegas . . . . .	624
»	Agosto 4 — <i>Portaria</i> mandando simplificar o serviço do despacho de mercadorias nas alfandegas . . . . .	625
»	Agosto 31 — <i>Aviso</i> feito aos navegantes acerca dos signaes adoptados nos portos semaphoricos da costa de Portugal e da ilha da Madeira . . . . .	636
»	Setembro 9 — Mandando inserir na pauta geral das alfandegas a <i>Margarina de Mouriers</i> e qualquer manteiga . . . . .	636
»	Outubro 18 — <i>Decreto</i> approvando o contracto celebrado entre o Governo e Francisco de Oliveira Chamizo, governador do banco nacional ultramarino, para a navegação a vapor no rio Quanza . . . . .	636
»	Novembro 15 — <i>Portaria</i> providenciando para que os passageiros não soffram no exame de suas bagagens demora e incommodos, que podem ser evitados sem prejuizo da fazenda . . . . .	642
»	Novembro 16 — <i>Portaria</i> dando mais amplitude ás attribuições dos piquetes, com especialidade nas alfandegas de Lisboa e Porto, afim de que o commercio e os passageiros não soffram embarço . . . . .	747
»	Novembro 22 — <i>Decreto</i> permitindo que o quadro dos empregados da alfandega de Loarda seja augmentado com mais dois logares de aspirantes . . . . .	651
»	Novembro 30 — Direcção dos consulados e dos negocios commerciaes. — <i>Regulamento</i> adoptado pelo governo marroquino, de accordo com os representa-	

	tos das potencias estrangeiras, para obstar a que os capitães de navios deitem o lastro nos portos ou enseadas de Marrocos . . . . .	651
1876	Dezembro 15 — <i>Portaria</i> dispensando os certificados de origem a respeito de mercadorias importadas directamente de França, ou dos paizes, aos quaes tenha sido ou venha a ser applicada a tabella B do tractado de 11 de julho de 1866 . . . . .	652
	» Dezembro 20 — <i>Decreto</i> determinando que torne a ser collocada em Montalvão a delegação da alfandega de Portalegre, que tinha sido transferida para Niza . . . . .	653
1877	Janeiro 29 — <i>Aviso</i> da direcção dos consulados e dos negocios commerciaes dando conhecimento ao commercio e a quem possa interessar, que se acha aberto o porto de Joló, com absoluta franquia de direitos . . . . .	653
	» Fevereiro 7 — <i>Decreto</i> approvando o regulamento da convenção entre Portugal e Hespanha . . . . .	654
	» Fevereiro 22 — <i>Portaria</i> ordenando que sejam pessoas em todas as alfandegas do continente e ilhas os emolumentos devidos pelos variados serviços . . . . .	654
	» Março 28 — <i>Carta de lei</i> ordenando que os navios movidos a vapor, embora gozem do privilegio de paquetes, fiquem sujeitos ás prescripções dos navios de vela . . . . .	655
	» Maio 9 — <i>Decreto</i> determinando que a alfandega de Serpa seja transferida para a Aldeia de Safára, e para Aldeia Nova a delegação de Moura . . . . .	655
	» Maio 24 — <i>Decreto</i> declarando em vigor a pauta das alfandegas da Guiné portugueza . . . . .	655
	» Junho 21 — <i>Carta regia</i> confirmando e ratificando a convenção consular entre Portugal e a republica do Perú . . . . .	659
	» Julho 4 — <i>Decreto</i> confirmando o estabelecimento de uma alfandega na ilha de Chiloane, com a mesma organização da de Angoche . . . . .	659
	» Julho 30 — <i>Decreto</i> declarando em execução a pauta nas alfandegas da provincia de Moçambique, que segue o mesmo decreto e d'elle faz parte, e as disposições relativas ao serviço de pilotagem . . . . .	659
	» Outubro 9 — <i>Portaria</i> permittindo que das alfandegas maritimas de 1.ª classe possam ser transferidas para a delegação de Faro em Villa Real de Santo An-	

	tonio, quaesquer partidas de petroleo com destino a ser exportado para portos estrangeiros . . . . .	656
1877	Dezembro 20 — <i>Decreto</i> transferindo a delegação da alfandega de Valença em Ponte do Lima, para Lindoso . . . . .	657
	» Dezembro 27 — <i>Decreto</i> estabelecendo o imposto de 6 por cento sobre os direitos arrecadados na alfandega de Dilly . . . . .	660
	» Dezembro 27 — <i>Decreto</i> isentando do pagamento de quaesquer direitos ou impostos as machinas e utensilios da agricultura e da industria, incluindo os destinados para obras publicas, nas provincias ultramarinas . . . . .	660
1878	Janeiro 16 — Direcção dos consulados dos negocios commerciaes. — <i>Extracto</i> do regulamento sanitario do porto do Rio de Janeiro . . . . .	661
	» Março 26 — <i>Carta de lei</i> acerca dos direitos de importação, cobrados nas alfandegas sobre cereaes . . . . .	663
	» Abril 11 — <i>Carta de lei</i> autorisando o governo a mandar cobrar, por uma tabella de valores medios, os direitos <i>ad valorem</i> sobre os generos de exportação . . . . .	663
	» Maio 6 — <i>Carta de lei</i> approvando, na parte que depende da sancção legislativa, o regulamento geral do serviço de pilotagem dos barcos e portos do continente e ilhas adjacentes . . . . .	664
	» Maio 22 — <i>Carta de confirmação</i> , que ratifica as clausulas e estipulações, para inteira liberdade de commercio e de navegação entre Portugal e Hespanha . . . . .	704
	» Julho 15 — <i>Contracto</i> com o socio representante da firma commercial Ben Saude & C.ª, para o serviço da navegação a vapor entre Lisboa e a ilha da Madeira, e entre Lisboa e os portos do archipelago dos Agores . . . . .	704
	» Agosto 6 — <i>Portaria</i> regulando o modo de exercer a pesca pelos subditos portuguezes e hespanhoes nas costas maritimas de Portugal e nos seus rios limitropaes . . . . .	704
	» Setembro 19 — <i>Decreto</i> mandando organizar a secretaria de estado dos negocios da marinha e ultramar . . . . .	705
	» Novembro 13 — <i>Decreto</i> mandando reunir em um só diploma as disposições do decreto regulamentar de 10 de junho de 1861, e as da legislação posterior,	

	Pag.
relativas ao serviço desempenhado pelo conselho geral das alfandegas .....	705
1878 Novembro 14 — <i>Decreto</i> ácerca dos dois districtos judiciaes das possessões portuguezas da Asia, da Africa e Oceania, e bem assim dos seus respectivos tribunaes, comarcas e julgados .....	705
» Dezembro 9 — <i>Decreto</i> mandando observar o regulamento sobre o imposto do sello.....	711
Additamento ao anno de 1870 .....	712
Indice alfabético .....	715
Indice da legislação .....	763