

DIARIO OFFICIAL

Deutsche Bank für Deutschland.
Rua da Quitanda n. 119.

ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL

REPUBLICA FEDERAL

ORDEM E PROGRESSO

ANNO XLVI — 19.º DA REPUBLICA — N. 257

CAPITAL FEDERAL

SEXTA-FEIRA 1 DE NOVEMBRO DE 1907

No dia 31 de dezembro do corrente anno será suspensa a remessa do «Diário Oficial» :

aos funcionarios publicos da União, assignantes por desconto mensal em folha, cuja relação não tenha sido enviada pela repartição arrecadadora ;

aos funcionarios estaduais e municipaes que gosam do abatimento na assignatura, paga adeantadamente ;

aos assignantes em geral que não tiverem pago até aquella data, na Thesouraria da Imprensa Nacional ou nas Delegacias Fiscaes, a importância da assignatura.

As requisições deverão ser dirigidas ao director geral da Imprensa Nacional, com todos os esclarecimentos necessarios, acompanhados, sendo possivel, de duas relações discriminativas dos novos assignantes e dos que continuam.

As requisições de assignaturas officiaes só teem valor durante o exercicio.

As assignaturas do « Diário Oficial » são pagas adeantadamente: na Capital Federal a Thesouraria da Imprensa Nacional; nos Estados, as Delegacias Fiscaes do Thesouro Federal e as Alfandegas, e custam :

Por anno.....	24\$000
Por nove mezes.....	18\$000
Por seis mezes.....	12\$000

Os funcionarios publicos da União que autorizarem o desconto mensal de 1\$300 em seus vencimentos terão direito ao recebimento da folha pelo tempo que fixarem.

Os funcionarios publicos, estaduais ou municipaes, poderão obter a folha pelo mesmo preço, sendo, porém, o pagamento adeantado.

SUMMARY

ACTOS DO PODER EXECUTIVO :

Decreto n. 6.617, que dá novo regulamento ás capitánias de portos.

SECRETARIAS DE ESTADO:

Ministerio da Justiça e Negocios Interiores — Expediente das Directorias do Interior, da Contabilidade e Geral de Saude Publica — Policia do Districto Federal.

Ministerio da Fazenda — Titulos — Portarias — Requerimentos despachados — Expediente das Directorias do Expediente e das Rendas Publicas do Thesouro Federal — Recebedoria do Rio de Janeiro — Imprensa Nacional.

Ministerio da Marinha — Portarias e requerimentos despachados.
Ministerio da Guerra — Portaria.

Ministerio da Industria, Vição e Obras Publicas — Expediente das Directorias Geraes da Contabilidade, da Industria e de Obras e Vição.

TRIBUNAL DE CONTAS — DIARIO DOS TRIBUNAES — NOTICIARIO — MARCAS REGISTRADAS — RENDAS PUBLICAS — EDITAIS E AVISOS — PARTE COMMERCIAL.

ACTOS DO PODER EXECUTIVO

DECRETO N. 6.617 — DE 29 DE AGOSTO DE 1907

Dá novo regulamento ás Capitánias de Portos

O Presidente da Republica dos Estados Unidos do Brazil, usando da autorização que lhe foi conferida pelo art. 13, letra f, da lei n. 1.617, de 30 de dezembro de 1906, resolve approvar e mandar executar o regulamento das Capitánias de Portos que a este acompanha, assignado pelo contra-almirante Ministro de Estado da Marinha; revogadas as disposições do regulamento que baixou com o decreto n. 3.929, de 20 de fevereiro de 1904, e mais disposições em contrario.

Rio de Janeiro, 29 de agosto de 1907, 19.ª da Republica,

AFFONSO AUGUSTO MOREIRA PENNA.

Alexandrina Faria de Alencar.

EXPOSIÇÃO

Sr. contra-almirante Ministro da Marinha — O Congresso Nacional, em sua sabedoria, resolveu autorizar o Poder Executivo a rever o regulamento das capitánias dos portos e polo immediatamente em execução; e vós, em nome do Sr. Presidente da Republica, entenestes confiar essa revisão á commissão abaixo assignada, que, tendo concluido, vem dar-vos conta de seus estudos e apresentar-vos o projecto do novo regulamento das capitánias dos portos: e o faz constar de que esse trabalho, si não está na altura da honrosa e delicada missão que lhe foi commettida, si não exprime o ideal que a determinou, representa o producto de grande labor, para bem corresponder a essa confiança, como também o fructo da dedicação com que procestei, na esphera de seu saber e intelligencia, cooperar para que essa incumbencia tivesse o desejado exito.

Não será um trabalho perfeito, terá mesmo incorrecções e lacunas, mas consubstancia principios basicos da estrutura dessa organização que deverá ter desenvolvimento com as necessidades publicas, consequente do progredimento das sciencias que com ella se relacionam.

Os multiplos serviços affectos ás capitánias dos portos são igualmente sujeitos a disposições de regulamentos dos Ministerios da Fazenda, Vição, Interior e Exterior, e embora todas as repartições executadoras e fiscalizadoras, com jurisdicção privativa e independente uma das outras, respeitem as prerogativas de cada uma exercitando-se dentro de sua orbita, contudo necessitam ellas ser unificadas para harmonia de acção.

Debuxo desse ponto de vista a commissão empenhou-se em estudar toda essa variedade de dispositivos para harmonizal-os e submettel-os a uma só jurisdicção, si assim for possivel.

E, assim, parecendo-lhe que a marinha mercante nacional, devendo constituir a segunda reserva da armada, ao Ministerio da Marinha e consequentemente ás capitánias dos portos deveriam ficar sua direcção e administração, no que concerne ao caso do navio, ao seu pessoal e á sua navegação, no que diz respeito á inspecção das linhas subvencionadas, para que mais directamente se verifique a fiscalização das qualidades e condições a que devem obedecer os navios como reserva da armada, o que os seus responsaveis directos pela sua utilização, em dado momento, poderão com superior conhecimento fazer.

Subordinar, portanto, as concessões e subsidios, a regras determinadas pelo Ministerio da Marinha, se afigurou á commissão da mais alta conveniencia publica.

Para tanto, porém, suas disposições concernentes a esse ramo administrativo dependem de lei modificando o regimen existente, transferindo do Ministerio da Vição para o da Marinha o serviço relativo a subvencções de linhas de navegação.

A commissão, sem dar regras especiaes, manteve o dever de ser nas circumscripções maritimas a fiscalização dessas linhas exercida pelos capitães de portos.

A comissão, restringindo-se ás disposições do Código Commercial e á lei de cabotagem, que regem a marinha mercante, procurou harmonizá-las, corporificando-as no regulamento das capitánias dos portos para mais fácil compulsação, desenvolvendo nos seus varios artigos o necessario desdobramento de modo a tornar mais comprehensivel sua intelligencia e melhor sua execução.

Por essa forma acredita a comissão cessarão muitos males de que se queixa o commercio marítimo, que não via convenientemente applicado o Código Commercial das relações entre os capitães e tripolantes. E, assim sendo, para evitar os grandes embargos que a insujeição dos seus depositarios acarretava ao intercambio marítimo, a ponto de se pedir um código disciplinar para a marinha mercante, quando de facto já existiam naquello código disposições com força bastante para obstar ou reter actos indebitos de perturbadores do trabalho marítimo.

A comissão empregou todo o cuidado em bem regular as disposições contractuales dos capitães e tripolantes de navios, estabelecendo na conformidade do Código Commercial as penas disciplinares e administrativas a que uns e outros ficam subordinados, de modo a assegurar os direitos e obrigações reciprocas. Definiu essas penas assim como estabeleceu clara e precisamente as formalidades indispensaveis para o ajuste, o distracto e a rescisão do contracto entre os capitães e tripolantes, ficando assim uns e outros habilitados a defenderem seus direitos contractuales e acabando com a arbitrariedade e abusiva pratica de desembarque de tripolantes no curso da viagem com quebra das obrigações e contractos, causando outros tantos prejuizos ao commercio marítimo, que era onerado com despesas para renovação de rôes de equipagem e averbações nestes em cada porto de escala, quando taes rôes deveriam ter a duração de seis mezes.

Assim a comissão, como medida repressiva, adoptou a providencia de serem as despesas consequentes desses rompimentos do ajustes feitas por aquelles que as promoverem, conferindo á Capitania do Porto a sua fiscalização e a obrigação de exigir, tanto para o embarque como para o desembarque, o comparecimento das partes ajustantes para o lavramento do competente termo e sua menção no rol de equipagem. Si por esse lado, a comissão, guiada por vossas instruções, attendeu ao justo reclamo da marinha mercante, por outro, para melhor regularizar o serviço da policia naval, também tomou medidas repressivas de infracções do regulamento das capitánias dos portos, eliminando multas pecuniarias, bem como estabelecer o pessoal da lotação dos navios segundo sua classificação, feita de accordo com o aconselhado na Conferencia Internacional de Washington.

E assim, em vez de serem os navios classificados e lotados segundo seu aparelho e armação, o foram segundo o systema de propulsor (vêla ou vapor) e segundo a natureza dos serviços a que se destinam, e por essa forma determinou a lotação minima de cada classe, cabendo aos armadores a faculdade de, acima dessa lotação, admitir a tripulação que julgar mais conveniente aos seus interesses.

A redução do pessoal, sem prejuizo da segurança da navegação, se impunha á comissão, que a essa exigencia se subordinou, por conhecer que hoje, para a navegação a vapor, com as multiplas machinas substitutivas da força animal e com o regimen de serviço nos portos, ficou fácil e reduzido o trabalho de bordo, tornando desnecessario o grande pessoal com que eram outrora tripulados os navios.

Teve também, em vista dos regulamentos das escolas profissionais, de fixar regras para o desempenho dos cargos a bordo, sujeitando seu exercicio ao preparo e habilitação, bem como ao tempo de serviço para cada ramo profissional, assegurando desta forma garantias que não tinha.

Em lugar da lista de identidade de pessoa, chamada matricula pessoal, instituiu, a exemplo de outras marinhas, a caderneta-matricula, onde, além dos signaes característicos do individuo, são consignados outros dados da vida marítima necessários para conhecer-se, quer a competencia profissional, quer a conducta do matriculado.

Com isso ha beneficio, não só de alliviar o matriculado de despesas com reformas de sua lista de identidade, que, em folha avulsas, é sujeita a damnificar-se, mas também o de ter-se de prompto informações seguras de sua vida profissional.

Além disso, sujeitando-se, como fez a comissão, a caderneta-matricula ao visto annual para ser sellada com a taxa correspondente á estabelecida para a matricula pessoal, ha grande vantagem de alliviar-se a capitania do serviço de reforma de matriculos, em que ella quasi exclusivamente se occupa, dando lugar a que seu reduzido pessoal possa se dedicar a outros serviços que ficam paralyzados e prejudicados por essas reformas.

A comissão, igualmente, tanto a bem do interesse publico como do commercio marítimo, alterou a forma do rol de equipagem dos navios. Assim, o rol, em vez de ser feito em uma unica folha de papel e ser renovado em cada viagem, ou semestralmente, como determina o Código Commercial, será, como em outras nações, de mais de uma folha, formando um caderno, e durará até que todas

as folhas fiquem utilizadas, ou até que dous terços do pessoal de sua primitiva tripulação tenham sido substituídos.

O rol, apresentado pelo capitão, tendo assignatura do tripolante ajustado, servirá para ser lavrado por elle o competente termo de ajuste da soldada, para o qual deverão comparecer os ajustados, além de ratificarem seu trato e assignatura no rol, ficando assim assegurada a estabilidade dos tripolantes como o navio desonerado de reformas constantes de rôes.

Tanto no rol como na caderneta-matricula, estarão impressas as principais disposições a que estão sujeitos os seus portadores.

O modelo do rol de equipagem que vos apresenta a comissão é o das principais nações marítimas e consta de columnas para as alterações que se derem no pessoal engajado, de modo a poder-se promptamente conhecer o seu movimento e a causa deste.

A lei 123, de 11 de novembro de 1892, estabeleceu regras para a cabotagem nacional e entro ellas a do art. 7º dispondo que sobre a matricula dos navios e tripulação, pilotagem e victorias se observará o que for determinado nos regulamentos que o Poder Executivo expedir para execução daquelle lei.

Em 2 de julho de 1896, por decreto n. 2.304, foi dado o regulamento para a navegação da cabotagem e tanto este como a lei foram referendados pelo Ministro da Fazenda. Em vista dessa circumstancia, a comissão, ao principio, pensou não lhe ser licito poder, no regulamento das capitánias dos portos, alterar disposições do decreto n. 2.304, citado; estudando, porém, a questão em face do art. 7º da lei de 11 de novembro de 1892, reconhecer poder fazê-lo, porquanto, tratando-se de regulamento expedido em virtude de autorização do Congresso, tanto é do Poder Executivo o regulamento partido deste como daquelle ministerio.

E assim entendendo, sem alterar os preceitos da lei, a comissão, tendo em vista que o título de registro da embarcação, outrora passado pelas juntas commerciaes e que nem a lei nem o regulamento da cabotagem declararam quem o deva expedir e assignar, e que o art. 7º do regulamento determina apenas quaes as repartições incumbidas do registro a que estão sujeitas as embarcações, quando na localidade não haja capitania do porto, estabeleceu que taes títulos sejam expedidos e assignados pelo capitão do porto onde tiver lugar o registro, alterando desta arte a nota, em observação, que se encontra no modelo dos títulos de nacionalização, appenso ao regulamento da cabotagem.

A comissão também acabou com o título provisório a que se refere aquella mesma nota, porquanto, semelhante título, que não se encontra nos textos da lei 123, nem no regulamento da cabotagem, só tem servido para onerar a cabotagem com despesas desnecessarias e de difficuldades, aliás, removidas pela pratica abusiva de tolerancias a que não se podem furtar as capitánias para não impedir a navegação de embarcações providas desses títulos provisórios, que nos quatro mezes de sua duração não conseguiram obter o título definitivo.

Isto posto, o título de nacionalização da embarcação, passando sem inconveniente algum a denominar-se com mais propriedade «título de registro», será expedido em nome do Governo e assignado pelo capitão do porto da localidade em que for registrada a embarcação, tanto mais que todos os actos concernentes ás embarcações, outrora confiados a juntas commerciaes que expediam aquelles «títulos», são hoje registrados nas capitánias dos portos do registro da embarcação.

O art. 27 do regulamento da cabotagem, declarando que a matricula das embarcações continuará a ser feita de seis em seis mezes, na sede do districto de sua navegação, não podia deixar de referir-se ao dispositivo do Código Commercial que chama matricula da embarcação o rol de equipagem reformavel de seis em seis mezes.

No entanto, o regulamento das capitánias dos portos distingue o rol de equipagem da matricula, dando a esta duração de seis mezes e sujeitando aquelle á reforma em cada viagem, contrariando, portanto, o disposto no código.

A tabella das taxas que devem ser cobradas pelas capitánias em virtude da lei orçamentaria estipula a taxa pela matricula da embarcação e taxa pela inclusão da matricula no rol de equipagem cobrada por pessoa.

Por essa forma, com o novo rol em cada viagem, como quer o actual regulamento das capitánias, com o pagamento da taxa pela matricula semestral da embarcação, de muito ficará onerado o commercio marítimo da cabotagem confrontado com o onus a que está subordinado o do trafego do porto; porquanto, pelo desenvolvimento que tem tido a navegação da cabotagem e por circumstancias devidas a seu pessoal, que, muitas vezes, não completa a viagem ajustada, ou deixa o navio logo na volta da viagem, coagindo assim o capitão a fazer alterações no rol ou a reformá-lo, torna-se impraticavel a disposição de ter o rol a durabilidade de seis mezes e daí o facto de serem onerosas as duas taxas cobradas pela matricula e pelo rol.

Assim ponderando, a comissão tomou a medida de distinguir a matricula definida pelo actual regulamento das capitánias da verdadeira accepção do Código Commercial, que é a de rol de equipagem, mudando o nome de matricula para o de «licença annual» a que também já estão obrigadas as embarcações do trafego do

porto, resultando dahi a igualdade dessas duas taxas e ficando a cabotagem com rol reformado quando não houver mais espaço para o lançamento das alterações que serão, com as medidas tomadas, menos frequentes, permitindo-lhe uma mais longa duração.

E, para que possais avaliar a desproporção de onus entre os dois serviços de cabotagem e de tráfego do porto, neste comprehendida a navegação do interior dos portos, a comissão confronta a taxa da matrícula de uma embarcação de 50 toneladas, na cabotagem, que é de 81\$600 annuaes, com a licença da mesma embarcação no serviço do tráfego do porto, que é de 3\$200 annuaes, devendo-se ainda computar a despesa do rol da equipagem a que está obrigada a embarcação da cabotagem, e que é de 500 réis por pessoa allí inscripta.

E não é somente quanto ás ta as das embarcações que a cabotagem está sobrecarregada relativamente ao tráfego do porto.

A matrícula do pessoal do tráfego do porto, por um engano da redacção, ficou mais alliviada de exigencias que a do pessoal da cabotagem; esta foi obrigada à reforma semestral e aquellas ao visto mensal gratuito, quando ambas eram, no regimen do regulamento de 1846, reformadas annualmente e visadas mensalmente.

E assim, enquanto o matriculado para a cabotagem despende annualmente 2\$500 por sua matrícula, o do tráfego do porto apenas gastaria 1\$300 si tivesse a matrícula reformada annualmente, o que não acontece pela interpretação que se tem querido dar à exigencia do visto mensal, entendendo-se só deverem ser as matrículas do tráfego reformadas quando no seu verso não haja mais logar para o visto, o que dará a matrícula do tráfego duração de tres e mais annos.

A comissão procurou sanar taes anomalias substituindo a matrícula pessoal pela caderneta-matrícula, quer para a cabotagem, quer para o tráfego do porto, sujeitando-se ambas ao visto annual e à renovação quando esgotadas.

A comissão, enquanto animada dos melhores sentimentos e despois de alliviar os serviços maritimos de onus que tanto sobre-arregam o transporte das mercadorias, sentiu-se, porém, incompetente para attender ao justo reclamo dos proprietarios de embarcações, para serem desonerados dos impostos que as municipalidades, a título de taxas de vehiculos maritimos, tem lançado sobre o commercio marítimo, a ponto de embarcações pagarem taes impostos em tres ou quatro municipalidades, em cujos portos aportam para receber ou deixar carga.

E, infelizmente, não são somente as pequenas embarcações empregadas no transporte de mercadorias e productos da lavoura as attingidas por taes impostos municipaes: são tambem as embarcações destinadas à pesca, que a lei isenta do pagamento do sello e da licença annual a que estão sujeitas as demais embarcações do serviço marítimo.

Entretanto, parece que, em face do art. 10 da Constituição, que diz ser prohibido aos Estados tributar serviços a cargo da União, sendo a navegação e a pesca serviços nacionaes, por compellir a União a jurisdicção sobre o mar, taes impostos municipaes são inaceitaveis, tanto mais que o direito da União e dos Estados de legislar sobre a navegação interior deve ser regulado por lei federal, que ainda não foi decretada.

A comissão, absteve-se de apresentar medidas que isentem taes embarcações da sujeição das municipalidades, que não tem jurisdicção sobre o mar e, portanto, sobre os vehiculos maritimos, limita-se a consignar aqui suas observações para que as tomeis na justa consideração.

Não sendo as capitánias dos portos repartições de rendas, mas de protecção, a comissão, debaixo desse ponto de vista, tratou de estudar os varios serviços a cargo das capitánias, afim de dar-lhes um regulamento compativel com essa sua indole.

E assim não pôde deixar de dar ás vistorias a que estão sujeitas as embarcações nacionaes regras asseguradoras das garantias de que necessita a navegação.

A comissão, enquanto seja de parecer que o prazo obrigatorio dessas vistorias pôde ser, sem inconveniente algum, de um anno para as embarcações que conduzam passageiros e de dois annos para as que transportam mercadorias, não as fixou por estar o prazo de seis mezes determinado na lei de cabotagem.

Suggere, entretanto, a providencia de pedir-se ao Congresso a alteração daquelle prazo da lei para fixar o de um a dois annos a que se refere. Pensa tambem que, contrariamente ao disposto naquelle lei, as vistorias não devem ser gratuitas, porquanto effectivamente ellas não o são, uma vez que nas localidades onde não ha funcionario publico são os peritos remunerados pelos interessados, além do sello a que estão sujeitos os termos. E, não obstante assim pensar, não se julgou com poder para alterar a disposição da lei da cabotagem que declara a gratuidade das vistorias.

E tanto mais necessaria a comissão julga essa alteração de lei, por conhece: ser imperiosa a medida de manter-se nas capitánias e delegacias dos portos commissões permanentes para as vistorias das embarcações. A comissão pensa que, com o augmento do sello a que estão obrigados os termos das vistorias, será facil manter-se essas commissões, e assim o estabeleceu.

A comissão, no capitulo «Vistorias», consignou regras geraes a que devem obedecer os peritos nos exames do casco, caldeiras, machinas, ancoras, amarras, embarcações miudas e todos osapparelhos de salvagão, quer por occasião de incendio, quer de naufragio, deixando à Inspectoria de Portos e Costas o cuidado de organizar as instrucções com detalhes de construcção e fabrico, que podem variar com os progressos das sciencias e das industrias, e bem assim o de approvar os modelos dos diversos apparelhos e machinismos empregados a bordo dos navios mercantes.

Desse modo poderá haver a mais completa garantia nos laudos dos peritos que, sem essas regras, obedeciam a praxes e praticas que muito deixavam a desejar em um serviço de tanta responsabilidade, e que era regulado pelo criterio dos peritos.

Além dessas regras, a comissão organizou tabellas regulando as proporções dos differentes apparelhos de segurança do navio e da salvagão do pessoal, bem como outras necessarias à navegação.

As capitánias dos portos, regulamentadas por decreto numero 3.929, de 20 de fevereiro de 1901, foram lotadas com o pessoal que ainda hoje, depois de 61 annos de continuo desenvolvimento da marinha mercante, tem para o seu serviço.

E' certo que na vigencia do regulamento de 1846 os secretarios, percebendo emolumentos pelos actos expeditos, tomavam para auxilia-los no serviço pessoas ás quaes remuneravam. Cessada a percepção dos emolumentos, os secretarios passaram a ter vencimentos fixos, sendo os emolumentos das tabellas cobrados e arrecadados como renda do Estado. E não se facultando a providencia de admissão de auxiliares remunerados por aquellas rendas, foram os encarregados das diligencias arvorados em auxiliares, com prejuizo do serviço externo e diligencias a seu cargo. Desde então as capitánias dos portos, que são repartições de protecção, estatística e de policia naval, passaram mais a ter o encargo de arrecadação de rendas sem augmentar, porém, o pessoal necessario, que seus multiplos serviços exigem.

Em todos os relatorios das capitánias dos portos, desde os primeiros annos do regulamento de 1846, se encontram declarações de ser deficientissimo o pessoal das capitánias dos portos.

O Governo foi autorizado, sem augmento de despesa, a reaver o regulamento de 1901, o que não pôde ser levado a effecto, porquanto é deficiente o pessoal com que estão lotadas as capitánias e o necessario para o bom e regular andamento do serviço acarreta esse augmento de despesa.

A comissão, entretanto, apresenta-vos o projecto do regulamento que lhe mandastes reaver, organizando as capitánias dos portos com o pessoal que julga necessario para o serviço, deixando, porém, nas disposições transitorias, declarado que essa parte só seja executada quando o Congresso conceder os necessarios meios pecuniarios.

Na organização proposta, a comissão teve em vista o desenvolvimento da navegação crescente e a necessidade de facilitar-lhe nos portos o cumprimento das exigencias a que está subordinada.

Assim, dividindo as capitánias em tres classes, devem as delegacias de cada uma ter a mesma classificação, e creou, para os logares em que não possa haver delegacias, agencias das capitánias, ficando dessa forma asseguradas em todos os portos da Republica a protecção, fiscalização e arrecadação das rendas da competencia das capitánias.

Tendo as capitánias sua sede nos portos de maior movimento marítimo, serão elevadas de categoria na proporção que es portos forem tendo maior desenvolvimento e importancia; as delegacias serão installadas nos demais portos da circumscripção da capitania e serão elevadas de categoria, segundo as mesmas regras para a classificação das capitánias e as agencias, satisfazendo estas os mesmos principios.

Assim, as delegacias não serão installadas sinão á medida de sua necessidade, sendo antes dellas estabelecidas as agencias nas localidades que não comportarem delegacias de 3ª classe.

A comissão está convencida de que o pessoal com que lotou as capitánias dos portos, principalmente a do Districto Federal, não é ainda o que pedem os multiplos serviços a seu cargo, mas, como ao systema de escripturação e da arrecadação da renda deu outras formas que, além de melhor assegurar a fiscalização, simplificará o expediente da secretaria, assim o marcou para ser augmentado quando for julgado preciso para o bom andamento do serviço, tanto mais que, com as agencias, muito subdividido ficará o expediente das capitánias.

Si para a boa regularização dos serviços das capitánias se torna preciso o augmento do seu pessoal, faz-se mister remunerar-o na proporção das exigencias da vida social.

A comissão não vos apresenta uma tabella dos vencimentos que pensa dever-se abonar ao pessoal das capitánias dos portos, porque, dependendo do Congresso a adopção do quadro, se discriminarão então os vencimentos dos empregados militares e os dos civis.

As tabellas das taxas cobradas pelos actos expedidos pelas capitánias dos portos mereceram especial estudo da comissão para conhecer a importancia dos onus do commercio marítimo, que as vossas instruções recommendam desonerar o mais que for possível, além de alliviar o prolecto nacional de despesas de seu transporte.

Pelo regulamento de 1846, as capitánias não eram repartições de arrecadação de rendas, mas tornaram-se em virtude do § 1º do art. 5º da lei n. 3.397, de 24 de novembro de 1883, que declararam deverem os emolumentos cobrados pelos secretários das capitánias dos portos fazer parte da receita do Estado, ficando o Governo autorizado a marcar aos secretários ordenados e gratificação, o que foi executado por decreto n. 10.236, de 7 de abril de 1889, sendo por aviso-circular n. 1.161, de 28 de junho de 1889, marcado o processo para escripturação e arrecadação dessas rendas.

Reformado o regulamento de 1846 pelo anexo ao decreto n. 3.929, de 20 de fevereiro de 1901, teve a escripturação outro systema, conservando-se, porém, a forma de arrecadação, ficando as mesmas tabellas das taxas alteradas em virtude da lei organica n. 141, de 23 de dezembro de 1900, que augmentou o seu valor.

A comissão, em seu estudo, observou que a arrecadação das rendas em pratica nas capitánias dos portos não obedecia a um regimen de fiscalização que pudessem se oppor a malversão dos dinheiros publicos por parte do funcionario arrecadador, que não tivesse em maior estima as praticas cultuvas das virtudes moraes nece sarias para essa incumbencia.

Era este serviço desempenhado por um funcionario que expellia todos os actos relativos á cobrança das taxas e que, ao mesmo tempo, as arrecadava, sem para isso ser obrigado á prestação de fiança, a que são sujeitos os demais arrecadadores das rendas publicas.

A escripturação dos dinheiros arrecadados, que elle podia fazer do modo que quizesse para justificar a sua carga, seguia um systema que dava lugar a que as repartições destinadas á tomada de contas não pudessem conhecer os vicios de escripta, porquanto só lhes eram remetidos os livros-talões dos recibos de contas correntes e os de remessa de dinheiros, todos escripturados pelo arrecadador, quando deviam acompanhar todos os originarios desses documentos para o confronto necessario á sua fiscalização.

A comissão, tomando na devida consideração o assumpto, teve tres alvitre a seguir: ou de confiar a arrecadação das taxas ás repartições de Fazenda na localidade, mediante guia expedida pela capitania do porto, ou manter nesta dous funcionarios, um para escripturação e outro para thesoureiro, tendo aquelle a escripturação a seu cargo e a expedição de todos os actos sujeitos a pagamento de taxas e o thesoureiro a função de as receber e arrecadar; ou finalmente estabelecer a cobrança das taxas em estampilhas appostas aos documentos expedidos.

O primeiro alvitre traria morosidade e embaraços no despacho das embarcações, pela necessidade do ser o expediente feito em repartições distinctas, muitas vezes installadas a grande distancia uma da outra.

O segundo acarretaria augmento de pessoal, não simplificando o expediente nem a escripturação da secretaria que teria de manter os mesmos jogos de livros que tanto a sobrecarregam de trabalho.

O terceiro, isto é, a cobrança das taxas por meio de estampilhas appostas aos documentos, pareceu á comissão o mais efficaz, quer como fiscalização, quer como reductor de trabalho, por ser mais expedito, permitindo supprimir jogos de livros, e, portanto, redução de despesa para a cobrança das taxas do expediente da capitania. E assim ponderando a comissão o abraçou.

Entretanto, para sua applicação faz-se preciso acto legislativo modificando o regimen da arrecadação, declarando serem os actos expedidos sujeitos ás taxas em estampilhas, salvo a cobrança de multas que deverá ser feita em especie.

Essa providencia tanto mais precisa se faz quanto ha conveniencia de unificar-se a cobrança das taxas por taes actos, evitando a duplicidade de pagamento, já em estampilhas, como em especie, a exemplo do que se procedia quando os emolumentos pertenciam ao secretario; e dahi parecer á comissão ter sido o espirito do legislador, quando tornou aquelles emolumentos renda do Estado, fazel-os cobrar pela mesma forma por que eram então cobrados nas capitánias, que o faziam por meio de sellos em estampilhas ou de verba, pazos nas repartições de Fazenda.

Preferindo a cobrança das taxas em estampilhas, a comissão systematisou a escripturação para sua arrecadação, para ser posta em pratica depois do acto legislativo que estabelecer aquella cobrança, devendo até lá o serviço da arrecadação ser feito segundo as regras que a comissão designou nas disposições transitorias.

Do estudo da tabella das taxas cobradas pelas capitánias dos portos, a comissão concluiu que os serviços marítimos foram desproporcionalmente taxados, ficando os do trafego do porto menos onerados que os da cabotagem.

Observou tambem que as taxas cobradas nos consulados são diferentes das pagas nas capitánias, quando ellas apenas deveriam

differir na especie da moeda, sendo nos consulados o pagamento em ouro e nas capitánias em moeda corrente.

Assim sendo, não só para harmonizar os trabalhos da cobrança das taxas em estampilhas, como para proporcional-as á importancia dos serviços, confiecionou a comissão uma tabella para ser cobrada pelas capitánias, a qual, si vos aprouver, submeteréis á deliberação do Congresso Nacional.

Opina a comissão que a cobrança de taxas por estampilhas, pela tabella que propõe, em nada diminuirá a renda das capitánias, antes: melhorará sua fiscalização, podendo ser ainda avaliado o *quantum* produzido pelo numero de documentos expedidos e que ficam registrados nos respectivos talões, livros e archivos, servindo ainda para estatística dos serviços desempenhados pela repartição.

Obediente ás vossas instruções, a comissão subordinou ás capitánias á autoridade do Inspector de Portos e Costas, que exercerá sobre ellas a sua acção directora, e propõe que por elle sejam fornecidos todos os livros para o expediente dessas repartições, ficando assim assegurada a uniformidade do systema de escripturação por mais exigido para esse ramo do publico serviço.

Releva ponderar que a comissão se affigura de mais urgente necessidade ficarem as capitánias das diversas circumserções da Republica subordinadas á Capitania do Rio de Janeiro, enquanto não for creada a Inspectoria de Portos e Costas, pelo menos, como orgão informante e como elemento ponderador nas differencias questões diariamente suscitadas e consequentes pedidos de soluções ao Governo.

Aceresce considerar que esta medida virá assaz alliviar a Secretaria do Estado, além de estabelecer bases seguras para o verdadeiro desempenho dos multiplos e variados serviços a cargo dessas repartições e convém mesmo dizer que essa medida vem desobrigar de alguma forma o Ministerio da constante expedição de avisos, elevando dessarte extraordinariamente e sem necessidade a acção da legislação nacional.

Voltando ainda á momentanea questão da cabotagem nacional, informa a comissão que se deteve em estudar as causas perturbadoras do regular desenvolvimento desse ramo da actividade publica no sentido de impedir ou, pelo menos, desviar as perturbações do trabalho marítimo, ora motivadas por exigencias de soldada, ora pela diminuição de horas de trabalho.

Concluiu a comissão que nas mãos dos armadores e capitães estão os meios mais efficazes para debellar si não dxtinguir os empilhões que, erroneamente, elles attribuem, com appropiadas desculpas, a exaggeradas exigencias do regulamento de 20 de fevereiro de 1901.

De facto, pela parte segunda do Coligo Commercial, compete aos capitães contractarem livremente as tripulações de seus navios, sendo as clausulas desse contracto ou ajuste obrigatorias para as duas partes ajustantes.

Pela legislação em vigor, as contendas relativas aos actos e contractos das tripulações escappam á alçada das capitánias, sendo derimidas em acções promovidas perante a Justiça Federal, restitu-do lhes apenas a acção administrativa de registrar esses contractos ou, algumas vezes, intervindo como elemento conciliador nas contendas das partes, quando por ellas solicitadas.

Originam-se dahi as difficuldades para o mais fraco que, pela falta de meios, se vê privado de pleitear seus direitos em vista das peculiares complicações do processo judicial, occasionando-lhe sobretudo despesas superiores ao *quantum* da soldada reclamada.

Aceresce salientar a pratica abusiva de desembarque de tripolantes nos portos de escalas, com flagrante desrespeito ás obrigações ajustadas, e isso, na pluralidade das vezes, motivado pelo desregramento observado, na quasi totalidade dos navios mercantes nacionaes, da submissão da autoridade principal dos capitães pelos seus subordinados, sinão até pelos mais subalternos empregados das agencias e escriptorios.

Do exposto se infere que as anomalias apontadas teem concorrido muito mais para sobrecarregar o commercio marítimo do que as tabellas de taxas de actos expedidos pelas capitánias e a natural observancia de preceitos, aliás verificados em outras nações marítimas.

A criação dos tribunaes marítimos para derimirem em processos summarios as questões entre capitães e tripolantes, para julgar e punir as suas faltas como profissionais, é medida que, no pensar da comissão, se impõe como garantia da navegação; e, não a instituiu no regulamento das capitánias por ser materia dependente do Congresso Nacional.

Suggera, porém, *data veria*, a idéa de ficarem os julgamentos de questões entre os capitães e tripolantes confiadas ás capitánias, com recurso para a Inspectoria de Portos e Costas e na parte referente a erros profissionais confiadas a esta, com o recurso *ex-officio* para o Conselho do Almirantado, devendo o processo ser iniciado nas capitánias *ad-instar* do que se pratica em outras nações que mantem esses tribunaes.

A comissão, tendo em consideração que com a soldada é o navio obrigado a dar ao tripolante a alimentação, a exemplo do de outras nações, annexou ao regulamento das capitánias a tabella das virtualhas que deve haver a bordo do cada navio, para

a alimentação diária de cada pessoa embarcada. E por essa forma estabelecer a ração devida a cada tripulante, fica satisfeita uma aspiração do pessoal marítimo, evitada uma das causas allegadas para a sua constante e condemnável mudança de tripulantes dos navios, com gravame para o commercio marítimo, pelos desembarques de tripulantes queixando-se de não lhes ser dada a bordo alimentação proporcional ao trabalho exigido, faltando-se-lhes mesmo com ella em alguns navios.

A tabella organizada pela commissão está regulada pelas existentes na Armada, no Lloyd Brasileiro e na Companhia de Navegação Costeira, para alimentação de seu pessoal.

A commissão tambem consignou, a bem da segurança da navegação, clausulas reguladoras do transporte de mercadorias consideradas perigosas e deixou a Inspectoria de Portos e Costas a designação dessas mercadorias, attendendo a que, com as constantes transformações das sciencias industriaes, materias que hoje são reputadas perigosas poderão em pouco tempo, deixar de o ser, e portanto, não convier intercalal-as no corpo, do regulamento por ser assumpto mais proprio para detalhes expostos em circulares.

E assim julga a commissão ter cumprido as vossas ordens.

Studo e fraternidade. — *Emilio de Miranda Ferreira Campello*, capitão de mar e guerra. — *Carlos de C. Midosi*, capitão-tenente reformado. — *Cesio Ramos Romero*, 1º tenente reformado. — *Ignacio Augusto Linhares*, 1º tenente commissario.

Regulamento das Capitánias dos Portos a que se refere o decreto n. 6.617

TITULO I

Da organização e administração das Capitánias dos Portos

CAPITULO I

DA ORGANIZAÇÃO DAS CAPITANIAS

Art. 1.º Ao Ministerio da Marinha cabem a administração e direcção da marinha mercante, nella comprehendida o casco, o pessoal e a navegação, a policia naval e administrativa, o regimen e a conservação da costa, rios, portos e lagoas navegaveis abertos á navegação interestadual e internacional, no que for especificado neste regulamento.

A Inspectoria dos Portos e Costas pertencerá a superintendencia desses serviços.

Art. 2.º O territorio da Republica comprehende tantas circumscripções para o serviço naval, quantos são os Estados marítimos e fluviaes da União.

Art. 3.º O dominio marítimo fluvial da União comprehende: os terrenos de marinha, os reservados á servidão publica, os accrescidos e accrescidos de accrescidos de que trata o decreto n. 4.105, de 22 do fevreiro de 1868, os portos do mar, rios e lagoas franqueados á navegação e ao commercio marítimo interestadual e internacional e as aguas territoriaes da Republica.

Art. 4.º Em cada circumscripção funcionará uma capitania do porto, com sede no porto de maior movimento marítimo, administrada por officiaes de activa ou reformados do corpo da armada.

Art. 5.º As capitánias dos portos, como repartições federaes, exercem no dominio marítimo e fluvial da União a jurisdicção compativel com a natureza dos seus serviços e dentro dos limites dessa jurisdicção independentem de quaesquer outras repartições publicas, e estão directamente subordinadas á Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 6.º As capitánias dos portos terão delegacias e agencias onde for necessario estabelecer-as no interesse do commercio marítimo e da navegação, as quaes lhe ficarão directamente subordinadas.

Art. 7.º Nos portos estrangeiros cabe aos consules os serviços da marinha mercante especificados neste regulamento.

CAPITULO II

DA CLASSIFICAÇÃO DOS SERVIÇOS A CARGO DAS CAPITANIAS

Art. 8.º Os serviços das capitánias dos portos comprehendem: 1º, a policia, o regimen e a conservação da costa, portos, rios e lagoas navegaveis da Republica;

2º, a inspecção dos pharões e o balisamento da costa, dos portos e rios e lagoas navegaveis;

3º, a inscripção civil de propriedade dos navios mercantes nacionaes;

4º, os actos e contractos referentes ás embarcações mercantes nacionaes;

5º, a matricula ou a inscripção marítima de todos os individuos empregados no mar, inclusive o pessoal marítimo de todas as repartições federaes, estaduais ou municipaes;

6º, o arrolamento das embarcações do trafego e da pesca e o das do serviço das repartições publicas federaes, estaduais e municipaes, excepto as de guerra.

7º, a fiscalização da pesca;

8º, as vistorias das embarcações;

9º, os soccorros navaes;

10, o processo por infracção deste regulamento.

11, os exames para obtenção da carta de arraes, mestre de pequena cabotagem, praticos e praticantes de machinistas.

12, a collecta das multas que constituem a receita eventual da repartição;

13, a fiscalização da praticagem dos portos, barras, rios, lagoas e costas;

14, a fiscalização das linhas subvencionadas pela União, quando essa incumbencia lhe for dada.

CAPITULO III

DO PESSOAL DAS CAPITANIAS DOS PORTOS

Art. 9.º As capitánias de portos e suas delegacias serão de tres categorias, conforme a importancia e movimento do commercio marítimo de sua localidade.

Paraphrasis unico. A elevação da categoria das capitánias, delegacias e agencias será feita por lei.

Art. 10. O pessoal das capitánias, delegacias e agencias destinado ao serviço da policia naval e do expediente da secretaria será o de que trata o capitulo IV do titulo I e capitulo I ao VIII do titulo II deste regulamento.

§ 1.º Exercerão a policia naval: os capitães dos portos e delegados, os ajudantes, patrões-móres, patrões, machinistas, foguistas, marinheiros e agentes.

§ 2.º Exercerão exclusivamente o serviço do expediente da secretaria: os secretarios, officiaes, amanuenses, porteiros e continuos-servente.

Art. 11. Nas delegacias onde não houver ajudante, o delegado accumulará as funções; assim como o secretario ao do official, auxiliado pelo porteiro, sem prejuizo do serviço deste; o patrão exercerá as funções de patrão-mór e o continuo-servente as do porteiro, onde não houver taes empregados.

CAPITULO IV

DAS AGENCIAS

Art. 12. Nos portos que, pela importancia da navegação ou do commercio marítimo não comportem delegacias, haverá agencias da capitania confiadas a inferiores reformados da Armada ou a algum marítimo matriculado na capitania, de confiança do capitão do porto para exercer na localidade a policia naval que cabe ao capitão do porto de quem é proposto, a quem fica directamente subordinado e do quem recebe as ordens para o serviço.

Art. 13. As agencias serão com frequencia inspecionadas pelo capitão do porto ou pelo ajudante que for designado.

Art. 14. O pessoal das agencias poderá reunir qualquer outra profissão que não seja a de empregado publico federal.

Art. 15. Os livros para o expediente das agencias serão fornecidos pela capitania do porto.

Art. 16. As agencias serão creadas por proposta ao Governo, que, si concordar, pedirá ao Congresso Nacional a necessaria autorização.

Art. 17. O pessoal das agencias é de nomeação do inspector de portos e costas por proposta do capitão do porto.

Art. 18. A cobrança das multas impostas pela agencia será feita por ordem do capitão do porto a quem serão remittidos os autos da infracção.

Art. 19. Nas agencias as vistorias das embarcações serão feitas por peritos nomeados pelo capitão do porto.

Art. 20. As agencias semestralmente remetterão ao capitão do porto um relatório de todo o movimento da agencia com indicações de medidas tendentes ao melhoramento dos serviços a seu cargo e prestarão conta annual do serviço ao capitão do porto.

Art. 21. Os agentes quando não forem praças reformadas prestarão fiança que será arbitrada pelo inspector de portos e costas e não excederá de 500\$, não podendo assumir o exercicio do cargo sem haver entrado com a respectiva importancia para a repartição do Thesouro Federal que existir mais proxima da localidade.

CAPITULO V

DO MATERIAL DAS CAPITANIAS E SUAS DEPENDENCIAS

Art. 22. As capitánias terão as embarcações a vapor e a remos que forem necessarias para o serviço geral do porto, o material para o soccorro naval, bombas e demais appparelhos para a extincção de incendios.

Art. 23. As delegacias terão as embarcações apropriadas á navegação dos portos onde funcionarem e á praticagem que nellas houver por administração.

Serão tambem providas de material indispensavel ao serviço de soccorros.

Art. 24. As capitánias e delegacias occuparão edificio situado nas proximidades do porto com accomodações para residência do

capitão do porto e dos ajudantes, aquartelamento de seus empregados militares ou assemelhados e acondicionamento de todo o material nautico e de incendio.

Terão também carreiras com coberturas para a conservação e limpeza das embarcações a remos e lanchas a vapor.

TITULO II

Do pessoal das capitania's e seus deveres

CAPITULO I

DO CAPITÃO DO PORTO

Art. 25. O capitão do porto, como chefe da capitania, exerce autoridade sobre o pessoal nella empregado, tendo por superior immediato o inspector de Portos e Costas, e, no Estado de sua jurisdição, é a primeira autoridade naval militar, excepto, quanto a esta parte, se na localidade ou no porto houver outra em exercicio de funções militares de commando de força ou de chefe de estabelecimento de marinha, de categoria superior.

Art. 26. Ao capitão do porto compete:

1º, a policia, o regimen e a conservação da costa, rios, portos e lagoas navegáveis;

2º, administrar os serviços da capitania com o auxilio do respectivo pessoal, cumprindo e fazendo cumprir as disposições do presente regulamento;

3º, manter a boa ordem nos trabalhos da capitania e a disciplina entre os seus empregados;

4º, responder perante o inspector de Portos e Costas pela fiel execução dos serviços que administrar;

5º, executar e fazer executar as ordens do inspector de Portos e Costas;

6º, escalar o pessoal que deve permanecer na capitania depois das horas do expediente;

7º, corresponder-se directamente com todas as autoridades;

8º, processar e decidir todas as questões relativas á policia naval;

9º, percorrer as repartições de sua dependencia, em correção, duas vezes por anno, requisitando, si não tiver, os meios de transporte ao inspector de Portos e Costas;

10, presidir as vistorias a que forem submettidas as embarcações e escalar para esses serviços os ajudantes da capitania.

11, presidir as mesas de exame para praticos, mestre de pequena cabotagem, arraes e praticantes de machinistas;

12, presidir os leilões que se realizarem nas capitania's;

13, providenciar sobre os destinos dos dinheiros arrecadados pela capitania, e sobre os inventarios dos responsaveis da Fazenda Nacional, ordenando que, terminado cada exercicio, os respectivos livros de receita e despesa e seus auxiliares sejam remettidos á Inspectoria de Portos e Costas;

14, empossar os empregados e tomar delles o compromisso de bem servirem; e dar-lhes licença por motivo justificado, não excedendo de 15 dias em cada anno;

15, nomear e contractar o pessoal, cujo provimento lhe compete;

16, propor o pessoal idoneo para o serviço da capitania, cuja nomeação dependa do Ministro da Marinha, ou do inspector de Portos e Costas;

17, prover as faltas ou impedimentos temporarios dos empregados que não tiverem substituto legal;

18, convocar e presidir o conselho de compras, quando lhe competir;

19, assignar os termos de abertura dos livros da repartição e bem assim dos navios mercantes sujeitos a essa formalidade, autorizando a rubricar as folhas destes os officiaes da secretaria e as daquelles os ajudantes;

20, authenticar os documentos que dependam da capitania para a arrecadação de impostos federaes;

21, organizar tabellas de frete para as embarcações do trafego do porto, comprehendidos os rebocadores de barra fóra;

22, propor a adopção de melhoramentos aconselhados pela experiencia, e dos já applicados em repartições semelhantes de outras marinhãs, com bom exito;

23, impor multas pelas infracções deste regulamento;

24, requisitar o auxilio das autoridades civis e militares e da policia, quando lhe for preciso, para fazer effectivas as disposições regulamentares; prender e punir os que as infringirem;

25, apresentar annualmente, em janeiro, ao inspector de Portos e Costas o relatório do anno anterior, do qual conste o estado dos serviços, com indicação das medidas que os tornem mais efficazes;

26, manter em todas as circunstâncias a autonomia dos encargos da capitania;

27, regularizar e decidir, em juizo verbal, a remuneração devida por salvamento e abastecimento que não excedam de 1:00 \$000;

28, manifestar ao procurador seccional todas as informações e documentos que forem necessari.s para defender os interesses da Fazenda Nacional;

29, mandar autoar, nos casos de desobediência ás suas ordens, ou de qualquer outro delicto, as pessoas que delinquiram dentro do edificio da capitania e remetter ao juizo criminal competente o auto, com todos os documentos e informações necessarias para estes lhes formar culpa na forma da lei, dando de tudo conta ao inspector de Portos e Costas;

Nos casos de delictos commettidos fóra da capitania, mas em logares sujeitos á sua autoridade ou jurisdição o auto será lavrado pelo empregado mais graduado que estiver presente e assignado pelas testemunhas presencias do facto, e depois remettido ao capitão do porto, para ulterior procedimento, na forma acima citada.

Art. 27. O capitão do porto sómente delegará poderes ao ajudante, fóra dos casos previstos neste regulamento, quando estiver impedido.

Art. 28. O capitão do porto nas compras miudas para o expediente da capitania e consumo das embarcações ordenará que a aquisição seja feita directamente por empregados de sua confiança, segundo os preços correntes do mercado e dentro das verbas organimentarias votadas e sem exceder em cada mez á duodecima parte de cada verba.

Ordinariamente, porém, convocará o conselho de compras e chamará concorrência, procedendo de accordo com as disposições que regulam a especie.

Art. 29. O capitão do porto, além das condições de navegabilidade, verificada pela commissão de vistorias, examinará, antes da sahida dos navios a vapor ou a vela nacionaes, si estes se acham em bom estado de ordem e asseio e aperecebidos de sobressalentes e vidualhas para a viagem; si o serviço de mesa e camarotes e outros compartimentos do navio garantem o conforto e bem estar dos passageiros na proporção de suas viagens; si as accomodações destinadas aos passageiros e tripolantes lhes são asseguradas; assim como si todos os appparelhos e meios de garantias existentes a bordo dos navios, contra os accidentes do mar, incendios e naufragios, para a salvaguarda das mercadorias e das pessoas embarcadas, são sufficientes para esse mister.

§ 1.º Aos navios que não estiverem convenientemente apparelhados ou estiverem com excesso de carga além da linha de agua, o capitão do porto retirará ou negará o passe para a sahida e multará o commandante em 500\$ e 1:000\$ e dará parte da occorrença ao inspector de Portos e Costas, quando se tratar de linhas subvencionadas pela União.

§ 2.º O capitão do porto, quando o navio tiver de sair á noite, escalará o ajudante que tenha de substituí-lo no exime e providencias deste artigo.

Art. 30. Nas faltas ou impedimentos temporarios, o capitão do porto será substituido pelo mais antigo de seus ajudantes, na falta destes por um official da força naval existente no porto, que for designado pelo commandante, e finalmente pelo patrão-mór.

CAPITULO II

DOS AJUDANTES

Art. 31. O 1º ajudante, ou o mais graduado ou antigo dentre os officiaes que servirem esse cargo, é o substituto legal do capitão do porto, e funcionará como fiscal da Fazenda Nacional, inspecionando a carga dos responsaveis, o acondicionamento do material e seu estado de conservação.

Art. 32. Incumbe mais ao 1º ajudante:

1º, fazer o inquerito policial militar e da policia naval por delegação do capitão do porto;

2º, detalhar o serviço das rondas do pessoal e embarcações da capitania.

Art. 33. Ao 2º ajudante compete encarregar-se do pessoal maritimo da capitania, providenciando para que os patrões e marinheiros, assim como os machinistas e foguistas conheçam bem as obrigações que teem a cumprir.

Art. 34. Ao 3º ajudante compete encarregar-se de todas as embarcações da capitania, providenciando para que o material esteja bem cuidado.

Art. 35. São obrigações communs aos ajudantes:

1º, coadjuvar o capitão do porto no desempenho de suas attribuições, cumprir e fazer cumprir as ordens que delle receber;

2º, manter a boa ordem no recinto da capitania, e a disciplina do pessoal em todas as occasiões;

3º, rondar os ancoradouros uma ou mais vezes por dia, conforme o movimento do porto;

4º, permanecer na capitania no dia em que for escalado para attender, durante ou fóra das horas do expediente, ao serviço de modo que na ausencia do capitão do porto haja quem por elle responda;

5º, pernoitar na repartição quando houver accomodações para isso;

6º, acudir aos socorros que a capitania tiver de prestar, ainda que não resida no recinto della;

7º, permittir que, fóra das horas do expediente, atraquem ao caes da capitania as embarcações miudas dos navios mercantes ou

quaesquer outras do trafego do porto que tiverem de fazer communicacoes urgentes ou de pedir providencias no caso de sinistro no porto;

8º, presidir as vistorias por ordem do capitão do porto;

9º, attender ás reclamações sobre assumpto marítimo, e si não puder fazel-o, por ser a capitania incompetente, encaminhar os reclamantes, sobretudo estrangeiros, para a repartição ou estabelecimento que possa providenciar a respeito;

10º, participar ao capitão do porto qualquer irregularidade no regimen do porto, da qual resulte infracção da policia naval, que tenha chegado ao seu conhecimento por observação propria, por denuncia da imprensa, ou por informações de pessoa fidedigna.

CAPITULO III

DOS DELEGADOS

Art. 36. Aos delegados das capitancias compete:

1º, cumprir e fazer cumprir as ordens do capitão do porto, a quem estão directamente subordinados.

2º, exercer, por delegação, as funcções de capitão do porto, com responsabilidade propria, onde estiver estabelecida a delegação, fazendo nella executar todas as disposições do presente regulamento que lhe forem applicaveis.

3º, corresponderem-se directamente com o capitão do porto e com as autoridades locais, sempre que for preciso, a bem do serviço da delegação.

Art. 37. Os empregados da delegação exercitam as mesmas funcções dos que lhes correspondam na capitania.

CAPITULO IV

DO PESSOAL DA SECRETARIA

Art. 38. O secretario, que exercerá tambem a funcção de thesourreiro, é responsavel pelos dinheiros arrecadados pela capitania, pela boa ordem e regularidade dos trabalhos da secretaria, cujo expediente dirige, distribue e executa de conformidade com o que dispõe este regulamento, que cumprirá e fará cumprir exactamente pelos empregados da secretaria.

Art. 39. Incumbe mais ao secretario:

1º, escripturar o inquerito policial e os inqueritos em geral sobre os sinistros no mar.

2º, escripturar os processos que tenham de ser decididos pelo capitão do porto, e tomar por termo os recursos interpostos pelas partes.

3º, redigir e conferir toda a correspondencia official da capitania e em geral todos os actos expedidos pela secretaria com a assignatura do capitão do porto ou de quem o substituir em seus impedimentos.

4º, lavrar termos em livros ou fora delles e fazel-os registrar;

5º, assignar as certidões mandadas passar pelo capitão do porto;

6º, colligir dados para o relatório annual da repartição, que fará acompanhar de mappas, por elle organizados, contendo o numero de navios entrados e sahidos com declaração das tripulações, tonelagem, portos de procedencia e destino, e assim de todos os individuos empregados na vida do mar, segundo a profissão de cada um;

7º, propor ao capitão do porto as providencias conducentes ao melhor andamento do serviço da secretaria;

8º, organizar annualmente a lista dos navios mercantes a vela, e a vapor da marinha brasileira e a estatística dos naufragios occorridos, em igual periodo, nas costas comprehendidas na circumscripção da capitania, para serem remetidas á Inspectoria de Portos e Costas;

9º, arrecadar as multas cobradas pela capitania e fazer entrega da respectiva importancia ao Thesouro Federal, ás Delegacias Fiscaes, ás Mesas de Renditas e Collectorias, segundo o logar em que funcionarem as capitancias;

10, fazer as folhas do pagamento dos empregados e demais pessoal da capitania;

11, fazer a inscripção civil de propriedade dos navios mercantes nacionaes e registrar todos os actos e contractos referentes aos mesmos;

12, effectuar a matricula ou inscripção maritima da gente do mar;

13, lavrar os termos das vistorias e expedir as certidões respectivas;

14, receber, conferir e despachar os rões de equipagem dos navios entrados ou para sahir;

15, effectuar o arrolamento das embarcações do trafego do porto e pesca e as demais sujeitas a essa formalidade;

16, passar as licenças de embarcações e as de qualquer outra natureza, que forem despachadas pelo capitão do porto;

17, encerrar, com sua assignatura, o ponto dos empregados a elle sujeitos;

18, distribuir o serviço pelos officiaes e amanuenses.

CAPITULO V

DOS OFFICIAES E AMANUENSES

Art. 40. Aos officiaes e amanuenses cumpre auxiliar os trabalhos da repartição, de accordo com as instrucções que receberem do secretario.

Art. 41. Ao official compete substituir o secretario em seu impedimentos e faltas.

CAPITULO VI

DO PORTEIRO (ENCARREGADO DE DILIGENCIAS)

Art. 42. O porteiro exercerá tambem as funcções de official de justiça da capitania e fará as intimações que lhe forem ordenadas, para a cobrança das multas por infracção deste regulamento, e ainda todas as diligencias policiaes que tenham por objecto auxiliar a inspecção da capitania sobre os individuos de profissão maritima e as embarcações em que elles forem empregados.

§ 1.º E' subordinado ao capitão do porto, de quem recebe as ordens para effectuar as intimações sobre o pagamento de multas, e quaesquer outras que se tornarem necessarias.

§ 2.º Sobre as diligencias que tenha de effectuar deve receber as instrucções do capitão do porto, que rubricará as assignadas pelo secretario.

Art. 43. O porteiro, sem prejuizo de suas obrigações especiaes, auxiliará o secretario nos trabalhos de escripta, sempre que houver muita affluencia de expediente a despachar.

§ 1.º E' responsavel pela mobilia, utensilios e outros objectos das salas do expediente que receberá por inventario.

§ 2.º Quando houver mais de um porteiro, ao mais antigo cabe a responsabilidade de que trata o paragrapho anterior, bem como o pedido, recebimento e despesa da verba para o asseio da secretaria, que o fará mensalmente, prestando contas ao 1º ajudante, antes de receber a quota do mez seguinte.

Os pedidos de dinheiro serão feitos, por escripto, pelo porteiro e rubricados pelo capitão do porto.

Art. 44. Ao porteiro incumbe mais:

1º, cuidar na conservação e boa guarda da mobilia e quaesquer outros objectos das salas do expediente;

2º, ter sempre providas do necessario as mesas dos empregados;

3º, velar na policia o ordem das ante-salas e facilitar a entrada e sahida das pessoas que tiverem negocio na capitania;

4º, fechar, sellar e expedir a correspondencia;

5º, transmittir aos empregados os recados, papeis e ordens;

6, abrir a repartição nos dias de serviço, uma hora antes da marcada para o começo dos trabalhos, e extraordinariamente, quando ordenar o capitão do porto;

7, fazer os leilões na falta do respectivo leiloeiro.

Art. 45. Quando funcionar como official de justiça, o porteiro terá direito ás custas que forem percebidas em identicos casos nos juizos federaes, além dos vencimentos que lhe forem arbitrados.

Art. 46. Aos continhos-serventes incumbe o asseio e limpeza geral das salas e gabinetes da secretaria, e coadjuvar o encarregado das diligencias.

CAPITULO VII

DO PATRÃO-MÓR

Art. 47. Em todas as capitancias haverá um patrão-mór directamente subordinado ao capitão do porto.

Art. 48. O patrão-mór tem sob sua direcção todas as embarcações a remos e a vapor da capitania, que juntamente com o material destinado ao serviço geral do porto e a soccorros no mar lhe serão carregados por inventario.

Art. 49. A gente do serviço marítimo da capitania fica subordinada ao patrão-mór.

Art. 50. Compete ao patrão-mór:

1º, dirigir todos os trabalhos da arte do marinheiro, que tiverem de ser executados pela capitania, e, em geral, todos os serviços de igual natureza ordenados pelo capitão do porto;

2º, prestar soccorros, dentro ou fora do porto, aos navios;

3º, fazer dentro do porto, no ancoradouro proprio, as amarrações fixas para os navios de guerra nacionaes;

4º, ter sempre promptas as embarcações da capitania, safos e claros os aparelhos do serviço marítimo e de soccorro naval, observando a este respeito as instrucções do ajudante;

5º, cumprir as ordens do capitão do porto e as que lhe forem dadas pelo ajudante, em qualquer circumstancia;

6º, percorrer todas as manhãs os diversos ancoradouros para inspecionar as amarrações das embarcações fundeadas, as boias, balizas e caes, dando parte do que verificar de anormal ao ajudante de serviço;

7º, ter sob sua guarda os depositos de carvão pertencentes ao Ministerio da Marinha, que lhe serão carregados por inventario.

Art. 51. O patrão-mór deve acondicionar todo o material de sua responsabilidade nos depositos da capitania, arrumando e rotulando os aparelhos que não forem de uso diario.

Art. 52. Cumpre ao patrão-mór conservar em amarrações as da Capitania, e de preferencia na doca que a esta pertencem, as embarcações que não estiverem nas carreiras sob co-

Art. 53. Nas capitánias, onde o secretario não fôr commissario, serão os pedidos de mantimentos, para as rações do pessoal da Capitania, e de sobressalentes para o serviço da capitania, feitos pelo patrão-mór, seguindo-se para o recebimento e despeza, os processos do regulamento do serviço de fazenda da armada, para o qual terá os livros respectivos, devedo annualmente prestar conta a sua gestão.

CAPITULO VIII

DAS GENTE DO SERVIÇO NAVAL

Art. 54. Os patrões ao serviço das capitánias, subordinados ao pessoal dirigente destas, tem por especial incumbencia zelar pela conservação das embarcações que lhes forem confiadas. Pertencem á direcção geral do patrão-mór, mas respondem perante o comandante pelo estado das embarcações e pela disciplina de seus tripulantes.

Art. 55. Nas fainas da capitania os patrões devem manter, a todo transe, a ordem e a subordinação da gente que dirigem.

Paragrapho unico. São encarregados de rondar os ancoradouros e caes, conforme o detalhe desse serviço, organizado pelo primeiro ajudante, de quem receberão as necessarias instruções, e podem ser empregados em quaesquer diligencias.

Art. 56. Os patrões, por occasião de soccorro a navio, acodem com a gente do serviço naval sob as ordens do patrão-mór.

Art. 57. Os patrões devem ter carta de arraes e possuir as habilitações precisas para pilotar as embarcações da capitania em qualquer expedição no interior do porto, podendo nesses casos ser chamados para fazer parte da commissão de exame dosandidados á carta de arraes.

Art. 58. A marinhagem para o serviço da capitania deve ser contractada entre os individuos de profissão maritima, de preferencia os que tiverem sido praça da armada com baixa por conclusão de tempo. Nos contractos devem ser especificadas as obrigações de cada um, as soldadas, o tempo de serviço e o premio de engajamento, si houver essa clausula.

Paragrapho unico. Incumbe especialmente á marinhagem ter as embarcações aprestadas e no maior estado de asseio, assim como observar o seu aquartelamento e rancho limpos e arranjados.

Art. 59. Dentre os marinheiros serão tirados pelo ajudante os atreos das embarcações a remos.

Art. 60. A gente do serviço naval, por occasião de incendio a bordo ou na capitania, acudirá com bombas de que esta dispuzer e poderá ser utilizada, por ordem do capitão do porto ou de quem suas vezes fizer, na extincção de incendios fora do recinto da capitania si não houver no lugar serviço organizado para os soccorros dessa natureza.

Art. 61. Os machinistas e foguistas, contractados para servir em nas embarcações da capitania, desempenharão suas obrigações e accôrdo com o que se acha estabelecido para os do Corpo de Machinistas Navaes no respectivo regulamento.

Pertencem á direcção do patrão-mór, como pessoal do serviço aval, mas são immediatamente subordinados ao ajudante, perante quem respondem pela limpeza, conservação e funcionamento das machinas das lanchas, assim como pelo consumo do combustivel e obressalentes.

Devem obedecer aos patrões das embarcações em que servirem.

TITULO III

CAPITULO I

DAS NOMEAÇÕES E ADMISSÕES

Art. 62. Os capitães dos portos serão nomeados, por decreto, entre os officiaes superiores da activa ou reformados do corpo da armada, não podendo aquelles exercer a commissão por prazo maior e tres annos.

Paragrapho unico. No Districto Federal o cargo de capitão do porto é inherente ao de sub-inspector de Portos e Costas.

Art. 63. Os ajudantes e delegados serão nomeados, por decreto, dentre os officiaes superiores e subalternos da activa ou reformados do corpo da armada.

Art. 64. Os secretarios serão nomeados por decreto, dentre os officiaes superiores ou subalternos do corpo de commissarios ou na alta, por officiaes reformados do corpo da armada ou classes annexas.

Art. 65. Os officiaes serão nomeados por portaria do Ministro a Marinha, de preferencia entre os officiaes subalternos reformados o corpo da armada ou classes annexas.

Art. 66. Os amanuenses serão nomeados por portaria do Ministro da Marinha, dentre os officiaes ou inferiores reformados ou x-inferiores dos corpos de marinha.

Art. 67. Os patrões-môres serão nomeados por portaria do ministro, dentre os do respectivo corpo.

Art. 68. Os patrões serão nomeados por titulo do inspector de portos e costas, mediante proposta do capitão do porto, dentre as ex-praças dos corpos de marinha que se mostrarem habilitadas em exame para arraes do porto.

Paragrapho unico. Na falta de ex-praças, nas condições exigidas, serão nomeados os arraes do porto, de morigerada conducta.

Art. 69. Os porteiros (encarregados de diligencias) serão nomeados por titulo do inspector de Portos e Costas, mediante proposta do capitão do porto, dentre os inferiores reformados ou ex-inferiores, da armada, e na falta, dentre os matriculados na Capitania do Porto, em condições de exercerem o cargo.

Art. 70. Os continuos-serventes serão admittidos pelo capitão do porto, dentre as ex-praças da armada, e, na falta, dentre os matriculados na Capitania do Porto.

Art. 71. Os machinistas, foguistas e marinheiros ou remadores serão contractados pelo capitão do porto por tempo nunca inferior a dezoito mezes, dentre os que se apresentarem habilitados para exercer essas funções, dando-se preferencia aos que já tiverem servido na armada.

Art. 72. Os capitães de portos (officiaes reformados) ajudantes, delegados, secretarios, officiaes, patrões-môres, patrões, porteiros e continuos-serventes servirão por tempo indeterminado.

CAPITULO II

DO PONTO

Art. 73. Os empregados que servirem na capitania ficarão sujeitos ao ponto, que assignarão, em livro proprio, até 15 minutos depois da hora marcada para o começo do expediente da repartição e no acto de se retirarem findos os trabalhos.

Art. 74. O capitão do porto e os ajudantes officiaes da activa não estão sujeitos ao ponto, por serem considerados sempre em serviço como funcionarios militares.

Art. 75. Os empregados sujeitos ao ponto, que faltarem ao serviço, soffrerão desconto em seus vencimentos pela forma seguinte:

a) o que faltar sem causa justificada perderá o ordenado e a gratificação da função e não contará as faltas como tempo de serviço;

b) o que faltar, por motivo justificado, perderá somente a gratificação.

São motivos justificados:

1º, molestia;

2º, nojo ou gala.

No caso de molestia prolongada, o empregado justificará mensalmente as faltas com attestado de medico para continuar a perceber o ordenado integral.

c) ao que comparecer depois de encerrado o ponto, dentro da meia hora que se seguir á fixada para o começo do expediente, se justificar a demora, se descontará somente um terço da gratificação;

d) ao que entrar na repartição uma hora depois de encerrado o ponto, se descontará metade da gratificação do dia;

e) o que se retirar com licença uma hora antes da fixada para o encerramento do expediente, perderá metade da gratificação, e o que se retirar nas mesmas condições, meia hora antes, perderá um terço da gratificação;

f) o que, depois de assignar o ponto ou depois de começado o expediente, se retirar, sem licença, perderá todos os vencimentos do dia e os do seguinte si for feriado, e si o fizer, com licença, perderá toda a gratificação do dia;

g) ao que comparecer depois de encerrado o ponto, sem motivo justificado, se descontará todo o vencimento do dia;

Art. 76. O desconto por faltas interpoladas será relativo aos dias em que estas se derem, mas, si forem successivas, se estenderá também aos dias que, não sendo de serviço, estejam comprehendidos no periodo das mesmas faltas.

Art. 77. Não soffrerá desconto algum o que faltar á repartição:

a) por achar-se encarregado pelo Ministro de algum trabalho ou commissão;

b) por motivo do serviço da repartição, autorizado pelo inspector ou pelo capitão do porto;

c) por estar servindo algum cargo gratuito e obrigatorio em virtude da lei, e com o conhecimento do capitão do porto.

Art. 78. O expediente da repartição começará ás 10 horas da manhã e durará seis horas por dia. Podendo nos climas quentes como Maranhão, Pará, e Amazonas ser feito em duas partes, de 8 horas ás 11 da manhã e de 2 ás 5 da tarde.

Art. 79. O substituto do empregado que não perder sua gratificação não perceberá outra que não seja a do seu cargo, mas terá a do substituido, si este não a perceber.

Art. 80. O empregado que for designado organizará no ultimo dia do mez um resumo do ponto de accordo com as determinações da circular de 29 do janeiro de 1878, que, depois de assignado pelo secretario e rubricado pelo capitão do porto, será enviado á repartição competente para o devido pagamento.

CAPITULO III

DAS LICENÇAS E VENCIMENTOS

Art. 81. Os empregados militares das capitánias terão licença e perceberão vencimentos de accordo com a lei n. 1.453, de 9 de janeiro de 1906.

Em nenhuma hypothese a licença dará direito á percepção da gratificação de função.

Art. 82. Não terá logar a concessão de licença ao empregado que ainda não houver entrado no exercício de seu cargo.

Art. 83. Ficarão sem effecto as licenças de que se não utilizarem os empregados dentro de 30 dias.

Art. 84. O capitão do porto poderá conceder licença até 15 dias por anno aos empregados.

Art. 85. O empregado que, finda a licença, não se apresentar para o serviço, perderá todos os vencimentos, e será havido como tendo abandonado o emprego, salvo si, dentro de oito dias, provar com attestado medico que o excesso de licença foi motivado por molestia.

Art. 86. As licenças por motivo de molestia só serão concedidas em vista de inspecção de saúde.

Art. 87. Os empregados civis das capitánias, quanto ao tempo de serviço, vitaliciedade, montepio, aposentação, impostos sobre vencimentos, faltas e licenças, terão seus direitos regulados por disposições analogas ás estabelecidas no respectivo regulamento para os empregados da Directoria da Contabilidade da Marinha, a que correspondem.

Art. 88. Os reformados e os civis empregados nas capitánias perceberão vencimentos de accordo com a lei orçamentaria.

CAPITULO IV

DA DISCIPLINA EM GERAL E PENAS DISCIPLINARES

Art. 89. Todos os empregados das capitánias são responsaveis pelas faltas que commetterem no desempenho de suas obrigações e deveres.

Art. 90. Os empregados das capitánias, militares do serviço activo da marinha de guerra, ficam sujeitos ás penas e processos estabelecidos nos codigos e regulamentos processuaes militares pelas faltas e delictos que commetterem.

Art. 91. Os reformados e demais empregados não militares do serviço activo da marinha de guerra ficam sujeitos ás disposições dos respectivos codigos pelos delictos que commetterem no exercício de seu emprego e ás seguintes penas disciplinares nos casos de negligencia, desobediencia, falta de cumprimento de deveres, falta de comparecimento sem causa justificada por oito dias seguidos ou durante o mez, ou por 15 dias interpollados em dous mezes:

- 1) advertencia verbal no gabinete do chefe da repartição;
- 2) reprehensão no gabinete do chefe da repartição;
- 3) advertencia por escripto;
- 4) suspensão até oito dias;
- 5) reprehensão por escripto;
- 6) suspensão até quinze dias;
- 7) suspensão de quinze a noventa dias;
- 8) demissão do emprego.

Art. 92. São competentes para applicarem penas disciplinares:

- 1) o Ministro da Marinha;
- 2) o inspector de Portos e Costas;
- 3) os capitães de portos.

Parapho unico. O Ministro, todas as especificadas no artigo anterior; o inspector de Portos e Costas e o capitão do porto todas as especificadas no mesmo artigo aos empregados de sua nomeação privativa e somente as de ns. 1 a 6 inclusive aos que não o forem.

Art. 93. Todas as penas disciplinares, excepção das verbaes, devem constar dos assentamentos do empregado.

Art. 94. A pena de suspensão importa no perdimento de todos os vencimentos do empregado, correspondentes aos dias em que estiver suspenso, excepto do soldo ou de quaesquer outras vantagens da reforma.

Parapho unico. A pena de suspensão será sempre comunicada á autoridade superior da que a houver applicado, com as circumstancias que tenham occorrido.

Art. 95. Haverá sempre recurso para a autoridade superior da pena cumprida por qualquer empregado.

Art. 96. A suspensão, nos casos de prisão por qualquer motivo, ou de cumprimento de pena que obste o desempenho das funções do emprego; no de exercício de qualquer cargo, industria ou occupação que prive o empregado do exacto cumprimento de seus deveres; no de pronuncia sustentada em crime commum ou de responsabilidade, ou o empregado se livrará solto ou preso; e, finalmente, quando se torne necessaria, como medida preventiva ou de segurança, só poderá ser determinada pelo Ministro da Marinha.

Parapho unico. No caso de suspensão, como medida preventiva, o empregado perderá a gratificação, e, no de pronuncia, ficará privado, além disso, de metade do ordenado até ser afinal condemnado ou absolvido.

CAPITULO V

DOS UNIFORMES

Art. 97. Em todos os actos de serviço, os officiaes empregados nas capitánias se apresentarão rigorosamente uniformizados.

Art. 98. O pratico da capitania que tiver honras militares de official em razão de seu cargo ou serviço, usará o uniforme marcado para os honorarios no plano mandado adoptar pelos decretos em vigor.

Parapho unico. Os que forem equiparados a officiaes inferiores do corpo de marinheiros nacionaes usarão os uniformes respectivos sem divisas.

Art. 99. Os patrões terão o uniforme de guardião do corpo de officiaes marinheiros sem divisas.

Art. 100. O uniforme dos marinheiros ao serviço das capitánias será igual ao dos marinheiros nacionaes, sem distinctivos na gola (que terá dous cadareços brancos), e no braço.

§ 1.º Conforme a estação, usarão chapéo de palha ou bonet, sendo este segundo o modelo daquelle uniforme, sem topo.

§ 2.º A fita do chapéo ou do bonet terá o distinctivo em letteras douradas — CAPITANIA DO PORTO.

Art. 101. Os praticos, machinistas e foguistas observarão, quanto a uniformes, o plano em vigor.

TITULO IV

Do expediente da secretaria

CAPITULO I

DO MODO DE ESCRIPTURAR OS LIVROS

Art. 102. Todo o expediente deverá ser feito com simplicidade e clareza, observando-se, quanto possivel, a maior uniformidade em seus detalhes por maneira que os assumptos que guardarem analogia sejam tratados segundo as mesmas regras.

Art. 103. A escripturação da secretaria deverá ser feita em livros das denominações seguintes:

- Livro de conta corrente de multas.
- Livros de talões:
 - 1º, para cobrança de multas;
 - 2º, de remessa de dinheiros de multas.
- Livro de intimações diversas.
- Livros de licenças:
 - 1º, annuaes das embarcações registradas;
 - 2º, annuaes das embarcações arroladas;
 - 3º, annuaes para estaleiros e officinas de reparos e construcções de embarcações;
 - 4º, para descarregar cinzas, varreduras e lixo;
 - 5º, para carregar e descarregar lastro;
 - 6º, para fazer obras, encalhar para limpeza ou para entrar em diques ou carreiras;
 - 7º, para amarrações fixas de cascos de embarcações e corpos fluctuantes nos ancoradouros.
- Livros de matriculas:
 - 1º, do pessoal empregado na vida do mar, inclusive o pessoal marítimo das repartições publicas federaes, estaduais e municipaes, excepto o pessoal contractado dos navios de guerra nacionaes;
 - 2º, do pessoal empregado na pesca.
- Livros concernentes a embarcações:
 - 1º, livro de registro dos navios ou de inscripção civil de propriedade das embarcações nacionaes (divisão A e B);
 - 2º, de arrolamento das embarcações empregadas no trafego dos portos, pesca e regatas (divisões C D E e F);
 - 3º, livro das entradas e sahidas dos navios nacionaes;
 - 4º, livro das entradas e sahidas dos navios estrangeiros;
 - 5º, livro de termos de vistorias das embarcações;
 - 6º, livro para termo de ajuste de soldadas;
 - 7º, livro para termo de distracto ou roseiço do ajuste de soldadas;
 - 8º, livro para termos de conferencia de rol de equipagem;
 - 9º, livro para registro de cartas de pilotos;
 - 10, livro para registro de cartas de machinistas;
 - 11, livro para registro de cartas de mestre de pequena cabotagem;
 - 12, livro para registro de cartas de praticos;
 - 13, livro de termo de exame de praticante machinista;
 - 14, livro de termo de exame de mestre de pequena cabotagem;
 - 15, livro de termo de exame de arraes e praticos;
 - 16, livro de auto de infracção da policia naval e imposição de multas;
 - 17, livros de termos diversos;
 - 18, livro do ponto;
 - 19, livros de protocolos diversos;
 - 20, livros de soccorros;
 - 21, livros de indices diversos;
 - 22, livros copiadores ou registro de minutos;
 - 23, livro de pedidos de livros e mais artigos de expediente;

24. livro de despeza.

Art. 104. Os livros de talões não deverão ter mais de 50 folhas numeradas, que devem ser rubricadas pelo capitão do porto.

Art. 105. Todos os livros que servirem no expeliente da capitania deverão ser numerados e suas folhas rubricadas e ter os competentes termos de abertura e encerramento, e só poderão servir os que obedecerem aos modelos mandados pela Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 106. Os livros e documentos recolhidos ao archivo serão methodicamente classificados, devendo o secretario organizar o inventario dos mesmos para facilitar as buscas.

Art. 107. Todos os livros da escripturação a cargo do secretario constarão de inventario que annualmente será reformado.

Art. 108. Todos os livros, bem como os demais artigos de expediente das capitánias, serão fornecidos mediante pedido escripto pelo secretario, a quem ficarão carregados e dos quaes obterá despeza em livro proprio á proporção que forem gastos ou tiverem o destino deste regulamento, livro este á vista do qual prestará annualmente conta.

As despesas serão dadas pelo 1º ajudante e rubricadas pelo capitão do porto, e os pedidos assignados pelo secretario e rubricados pelo capitão do porto.

Art. 109. Nas capitánias em que os secretarios forem commissarios, terão estes a seu cargo o pedido do municipio e sobressalentes para o pessoal municipal e serviços das capitánias, para o que terá os livros proprios de sua escripturação.

Art. 110. O modo de escripturar os livros impressos pelos modelos approvados é indicado pela denominação de cada um delles.

Art. 111. Os actos officiaes serão registrados em livros, e a correspondencia recebida constará de protocollo, no qual se lançarão as datas de entradas e sahidas dos papeis, e a solução e destino que tenham tido os assumptos sobre que versarem.

CAPITULO II

DA RECEITA E DESPEZA

Art. 112. Todos os papeis processados e expedidos pela capitania pagarão as taxas, a que estiverem sujeitos, em estampilhas federaes, de accordo com a lei do sello.

§ 1.º O pagamento das multas por infracção deste regulamento, os depositos e quantias de qualquer outra natureza serão em especie.

§ 2.º As estampilhas serão inutilizadas pelo secretario na forma das disposições em vigor, salvo o caso de papeis unicamente assignados pelo capitão do porto, que as inutilizará.

Art. 113. Haverá em todas as capitánias um cofre, do qual será claviculário o secretario, para ser nelle recolhida a importância das multas por infracção deste regulamento, assim como a de qualquer outra procedencia.

Art. 114. O secretario é o competente para receber os dinheiros que tenham de ser arrecadados e assume a responsabilidade delles.

Art. 115. O movimento de dinheiros é iniciado nos livros-talões, continuado nos de conta corrente e depois nos de remessa.

Art. 116. Só serão válidos os lançamentos que forem autenticados pelo capitão do porto ou por quem o substituir em seus impedimentos.

Art. 117. Os livros talões constam do recibo, que é a parte que se corta ou destaca do livro, e do talão, que é a parte que fica e na qual se registram resumidamente os dizeres do recibo.

Art. 118. No livro de remessa, o talão é o registro do dinheiro remetido e a parte que se destaca é a guia de remessa que acompanha o dinheiro.

§ 1.º Os dinheiros das multas serão trimensalmente remetidos para o Thesouro, no Rio de Janeiro, e para as repartições de Fazenda nos Estados.

§ 2.º O capitão do porto lançará o seu visto no recibo da entrega do dinheiro passado pela repartição competente, depois de o conferir com o talão do livro de remessa.

Art. 119. Por meio de recibos destacados dos livros talões, numerados e rubricados, é que se effectuará a cobrança em especie das multas, procedendo-se executivamente, nos termos da legislação em vigor, contra os que se eximirem ao respectivo pagamento.

Art. 120. Os talões também numerados e rubricados, effectuado o seu lançamento no livro de conta corrente, comprovarão a responsabilidade do secretario.

Art. 121. A falta de entrega do recibo á parte de quem houver sido cobrada a importância em dinheiro, a não correspondencia deste com a quantia inscripta no talão e o desentranhamento de qualquer dos talões interrompendo a sua numeração implicarão a immediata responsabilidade do secretario.

Art. 122. As partes tem o direito de reclamar que lhes seja entregue o recibo numerado e rubricado, e que corresponda com a quantia inscripta no talão competente.

Art. 123. Os livros de conta corrente de multas, de remessa de dinheiro e os respectivos talões serão remetidos em cada exercicio á Directoria de Contabilidade da Marinha por intermedio da Inspectoria de Portos e Costas para o processo inicial da prestação de contas.

§ 1.º Também remetterá um balanço geral de todos os actos processados e expedidos pela capitania, para ser verificada a receita produzida pela cobrança em estampilhas.

§ 2.º Essa remessa será feita pelo correio mediante registro e seu recebimento accusará a Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 124. Os conhecimentos passados pelas repartições fiscaes, com o visto do capitão do porto, levados ao livro de conta corrente pelo numero e importancia de cada um, comprovarão a despeza.

Art. 125. No caso de ser substituido o secretario, as suas contas serão encerradas e remittidas á Directoria de Contabilidade e o saldo respectivamente ao Thesouro e repartições de Fazenda.

Art. 126. A conta do secretario, como responsavel pelos dinheiros collectados pela capitania, deve ser encerrada no fim de cada exercicio, constando o encerramento de um termo lavrado no livro de conta corrente e assignado pelo capitão do porto.

Art. 127. O visto das matriculas dos individuos empregados na vida do mar e a renovação de licença para embarcações, estaleiros, officinas navaes e amarrações fixas, será annual e mediante apresentação do documento do exercicio anterior como prova de quitação com a Fazenda Nacional.

Paragrapho unico. Taes vistos de matricula e renovações de licenças serão feitos nos tres primeiros mezes do exercicio e do seguinte modo:

a) Em janeiro: visto das matriculas do pessoal embarcado nos navios de barra fora (navios registrados, longo curso, grande e pequena cabotagem).

O visto das matriculas do pessoal embarcado nos navios de barra fora será feito no lugar onde o matriculado realizou a sua inscripção:

b) Em fevereiro: visto das matriculas do pessoal empregado no tráfego do porto e pesca.

c) Em março: renovação das licenças dos navios registrados e das embarcações enroladas, dos estaleiros e officinas de construções navaes, amarrações fixas e corpos flutuantes.

A renovação das licenças dos navios será feita no lugar de seu registro, ainda que não esteja o navio no porto.

Art. 128. As matriculas e licenças não vistas ou renovadas na época marcada ficarão sujeitas ao acrescimo de 10 %, 15 % e 20 %, si o visto ou renovação for respectivamente feita no 2º, 3º ou 4º trimestre do exercicio.

Art. 129. As matriculas e licenças não vistas ou renovadas ficarão sujeitas, além do acrescimo de sello mencionado, ás multas estipuladas por infracção deste regulamento e da policia naval.

Paragrapho unico. Estão isentos de renovação da licença os navios que na época da renovação se acharem em reparos, provado pela respectiva licença para concertos, devendo, entretanto, renovar a quando estejam promptos para navegar.

CAPITULO III

DA APLICAÇÃO DAS PENAS POR INFRAÇÃO DA POLICIA NAVAL

Art. 130. As infracções da policia naval estão sujeitas ás multas pecuniarias impostas pelo capitão do porto nos casos e formas estabelecidas neste regulamento e independente das penas que pelos juizes competentes sejam applicadas para derimir questões de indemnizações, danos ou pagamentos não satisfeitos ou para punição de actos criminosos que ellas envolvam.

Art. 131. As multas cominadas neste regulamento serão impostas em vista de processo administrativo, que terá por base o auto.

Paragrapho unico. O auto é a formalidade substancial do processo, sem o qual nenhuma multa poderá ser imposta, quaesquer que sejam as provas colhidas.

Art. 132. O auto, base do processo, deverá ser lavrado com a precisa clareza e individualização, determinando o local, hora, nome do infractor, natureza da infracção, testemunhas si houver, e mais factos que occorrerem, e bem como a pena em que o infractor tiver incorrido.

Art. 133. O auto será lavrado pelo secretario e assignado pelo capitão do porto e pelo infractor, si estiver presente, e testemunhas, etc.

§ 1.º Lavrado o auto de infracção, o capitão do porto mandará immediatamente intimar o infractor, dando conhecimento da falta autoada e da importancia da multa, para que este venha, no prazo improrrogavel de 10 dias, satisfazer a importancia respectiva.

§ 2.º A intimação será feita pelo encarregado de diligencias ou por publicação de edital no *Diario Official* e outros orgãos de publicidade.

Art. 134. O prazo de 10 dias de que trata o artigo antecedente será contado da notificação pelo encarregado de diligencias ou da data da publicação do edital.

Art. 135. Feita a intimação, deverá o intimado por o competente *sciente* com a sua assignatura, e receberá, si o exigir, a contra-fé do encarregado de diligências, que, por sua vez, certificará a intimação, e, no caso do intimado recusar-se a lançar o *sciente*, fará a competente declaração.

Art. 136. Si, findo este prazo, não tiver a multa sido satisfeita, deverá ser immediatamente remetida a certidão da dívida à Directoria do Contencioso no Rio de Janeiro ou às repartições de Fazenda nos Estados para a cobrança executiva.

Art. 137. A embarcação fica hypothecada ás multas impostas ao respectivo capitão ou mestre, podendo ser apprehendida nos casos previstos neste regulamento.

Art. 138. As embarcações apprehendidas, por infracção ou nos casos previstos neste regulamento, serão recolhidas ao depósito da capitania durante o prazo de 15 dias, findo o qual, si os proprietários não satisfizerem o pagamento das multas ou não legalizarem os documentos referentes a ellas, serão vendidas em leilão depois de tres annuncios insertos, com intervallo de oito dias, nos jornaes officiaes da localidade.

§ 1.º Do producto do leilão a capitania deduzirá o pagamento das despezas, multas e estadias no depósito, e os saldos serão depositados no cofre da capitania á disposição do proprietario.

§ 2.º As embarcações recolhidas ao depósito pagarão quantia estipulada e em proveito do depósito.

Art. 139. No caso de não residir o infractor na sede da repartição por onde correr o processo administrativo de imposição de multa, as intimações e mais actos serão exercidos por intermedio da agencia do lugar de sua residencia ou por editaes insertos tres dias no *Diario Official* ou no jornal da localidade do infractor ou da localidade mais proxima, si na sua residencia não houver.

CAPITULO IV

DO MODO DE INTERPOR E PROCESSAR OS RECURSOS

Art. 140. Das multas impostas pelo capitão do porto haverá recurso para instancia superior no prazo marcado no art. 133 e não será acceto sem pagamento prévio de sua importancia.

Art. 141. O recurso perempto não será encaminhado á instancia superior.

Art. 142. Os recursos serão dirigidos para as instancias seguintes:

- a) capitão do porto;
- b) inspector dos Portos e Costas;
- c) Ministro da Marinha.

Art. 143. O recurso de que podem usar as pessoas multadas por infracção da policia naval ou disposições deste regulamento, quando não se conformarem com as decisões dos capitães de portos, será apresentado dentro do prazo improrogavel de 10 dias, contados da data da intimação ou da publicação do edital para o pagamento da multa, sob pena de tornar-se, findo aquelle prazo, a decisão exequivel.

Art. 144. O recurso será dirigido ao capitão do porto quando a decisão recorrida for do delegado ou de qualquer dos agentes da capitania; ao inspector de Portos e Costas, quando for dos capitães de portos e, finalmente, ao Ministro da Marinha, como ultima instancia.

Art. 145. No requerimento de recurso, a parte especificará as peças de que pretenda traslado para documental-o.

Art. 146. O secretario, depois de lavrar o termo do recurso, entregará ao recorrente a petição despachada com os documentos e traslados pedidos para, dentro de cinco dias depois dessa entrega, que constará do recibo passado pela parte, serem apresentadas as razões, instruidas com o dito traslado o mais documentos que tiver.

Art. 147. Autoados pelo secretario as razões, traslados e documentos e, por certidão, o termo do recurso, e a entrega da decisão si não constar do traslado, será o recurso concluso á autoridade, cuja decisão é recorrida, a qual, dentro de cinco dias, contados da data desta entrega, poderá reformar a decisão recorrida ou mandará seguir o recurso para a instancia a quem é dirigido, fazendo juntar os traslados que julgar conveniente para seu despacho, que fundamentará.

Art. 148. No caso de provimento do recurso, a autoridade recorrida mandará fazer á margem do termo da multa a annotação da sentença confirmativa ou absolutoria proferida no recurso, fazendo-se na ultima hypothese a restituição da importancia da multa.

Art. 149. Haverá tambem recurso, para as mesmas instancias, das demais decisões dos capitães de portos, observando-se, porém, as regras preestabelecidas.

Art. 150. As capitancias não darão andamento a qualquer acto referente a individuos e de interesse dos mesmos, que estiverem em debito com a Fazenda Nacional por falta de pagamento de impostos ou multas, sem que primeiramente satisficam os respectivos pagamentos.

Paragrapho unico. O secretario deverá organizar a lista dos devedores á Fazenda Nacional, para fiel observancia deste art.

CAPITULO V

DO DEPOSITO E LEILÕES

Art. 151. Haverá na capitania um deposito destinado a receber, guardar, conservar e entregar todas as embarcações, corpos fluctuantes e, em geral, todos os objectos suscetiveis de apprehensão ou encontrados em abandono e que, na forma deste regulamento, tenham sido recolhidos ao deposito.

Art. 152. As embarcações e demais objectos, consignados ao deposito, serão conservados e guardados por pessoal idoneo e sob a responsabilidade do patrão-mór.

Paragrapho unico. Os bens recolhidos ao deposito só poderão ser nelle conservados até 15 dias, contados da data da entrega, findos os quaes, proceder-se-ha a leilão que será annuciado no *Diario Official* ou no jornal de maior circulaçã da localidade, tres vezes com intervallo de oito dias.

Art. 153. O leilão será feito por leiloeiro ou pelo encarregado de diligências e presidido pelo capitão do porto e após as publicações de editaes para esse fim.

Art. 154. Bem algum será levantado do deposito sem ordem do capitão do porto e, em qualquer hypothese, sem que estejam pagas as multas e despezas impostas por este regulamento.

Art. 155. As embarcações e objectos vendidos em leilão deverão ser retirados no prazo de 48 horas, sob pena de pagarem estadia ou os arrematantes perderem o direito a ellas, si estenderem esse prazo até 15 dias.

Art. 156. O patrão-mór fará a escripturação em livro proprio, numerado e rubricado pelo capitão do porto, das entradas e sahidas dos bens recolhidos e, bem assim, dos motivos por que foram os mesmos entregues á sua guarda.

Art. 157. A ordem de entrega dos bens, feita pelo capitão do porto, servirá de resalva á responsabilidade do patrão-mór.

Art. 158. As embarcações pagarão, a titulo de deposito, 5 % do seu valor, afinal apurado, além das despezas necessarias para sua conservação.

Art. 159. Os 5 % pagos de accordo com o artigo precedente serão escripturados pelo secretario e poderão ser applicados na conservação e boas condições do deposito, como concertos de careiras, coberturas, etc.

Art. 160. Os saldos, pertencentes aos proprietarios dos bens arrematados, serão recolhidos ao cofre da capitania até o prazo de tres mezes, findo o qual, si não forem reclamados, serão enviados á repartição arrecadadora (art. 118) a titulo de deposito de ausentes.

TITULO V

Da policia, do regimen, e da conservação da costa, portos, rios e lagoas navegaveis

CAPITULO I

DOS PORTOS, CAES, PRAIAS OU MARGENS

Art. 161. O capitão do porto cuidará constantemente na conservação do porto, estabelecendo a policia activa nos ancoradouros, caes, praias do littoral, rios e lagoas e outras aguas navegaveis que comuniquem com o porto, para que este esteja sempre em boas condições de limpeza, profundidade e segurança.

Art. 162. Para fazer a policia naval haverá rondas, distribuidas por detalhe do capitão do porto, que nellas empregará o pessoal da capitania que não exerça funções especiaes na secretaria da repartição.

Art. 163. Os serviços de policia ou quaisquer outros que as repartições federaes mantiverem no porto serão directamente sujeitos ás autoridades respectivas, não cabendo aos funcionarios da capitania sinão auxilia-los na execução dos regulamentos que regem os mesmos serviços, quando o auxilio for reclamado, e a elle se não oppoñham, na occasião, as obrigações privativas da capitania.

Art. 164. O capitão do porto não intervirá nas visitas, buscas, detenção, apprehensão ou captura de individuos, mercaderias ou objectos em geral, nas diligências que realizarem no mar os agentes das repartições federaes que tenham nelle jurisdição definida, ou nos casos de contravenção de seus regulamentos; mas não deve consentir, por pretexto algum, que em todas as diligências ou em qualquer circumstancia os referidos agentes lancem mão de medidas que attentem contra as prerogativas de seu cargo, como chefe da capitania, ou que lhe invadam attribuições, a cujo encastamento, aliás, é de sua obrigação oppor toda resistencia legal.

Art. 165. É prohibido fazer quaisquer construcções, aterros e obras sobre o mar, rios navegaveis e seus braços, sobre os terrenos de marinha e reservados para a servidão publica, sem que seja declarado pelas capitancias que taes obras não prejudicam os portos e sua navegacao nem damnificam os estabelecimentos da União, para o que a repartição competente lhes remetterá a informar os requerimentos pedindo autorização para construi-las.

§ 1.º Quando se tratar de obras publicas federaes, a autoridade competente communicará á capitania a natureza das obras e a época em que vão ser iniciadas, devendo, tambem, si for possivel, enviar uma copia das plantas.

§ 2º. As declarações das capitania serão sempre baseadas em estudos sobre o terreno.

Art. 166. Todas as construções ou obras particulares ou publicas, feitas sem observância das regras desta regulamentação, serão logo embargadas, e o proprietário, quando se tratar de obras particulares, pagará a multa de 500\$ a 1:00\$ e será compellido a demolir as obras e a indemnizar o dano que, porventura, causarem com a obstrução do porto.

§ 1.º O capitão do porto multará lavrar os autos da infração e os competentes termos de embargo, ficando também os infractores sujeitos ás custas do processo.

§ 2.º No caso de desobediencia, o capitão do porto empregará os meios coercitivos da força publica que tiver requisitado e que deixará no local até ser cumprida a intimação.

§ 3.º No caso do proprietário das obras não as demolir, o capitão do porto mandará effectuar o serviço e cobrá-lo do proprietário, pelos meios legais, o pagamento das despesas.

Art. 167. E' expressamente prohibida a construção de cercadas ou curraes de peixe nos portos, rios, lagoas e canais ao longo da costa.

Os infractores pagarão a multa de 500\$ a 1:00\$ e serão presos por 15 a 30 dias, sendo, além disso, obrigados a demolilas.

Paragrapho unico. A capitania apprehenderá as embarcações encontradas nas cercadas ou conduzindo accessorios para uso das mesmas ou materias para sua construção.

Igualmente apprehenderá todo o material encontrado nas praias ou margens de rios, reconhecidamente destinado á construção de cercas de apanhar peixe.

Art. 168. Para conhecer si ha ou não conveniencia em autorizar as licenças para construções de aterros e obras sobre o mar, deve o capitão do porto, ou o ajuntante por elle designado, transportar-se ao local destinado pelo petecionario para a construção projectada e, alli, procederá a exames minuciosos cuja preliminar será a conservação do porto em todas as condições de navegabilidade, tendo também em vista as condições estrategicas ou outras necessidades, como collocação de pharões, obras publicas etc.

Art. 169. As licenças passadas para taes obras serão registradas na capitania e as obras não poderão ser iniciadas sem o estabelecido no artigo anterior, sob pena de 50\$ a 200\$ de multa.

Art. 170. Das impugnações de licenças para construções de aterros e obras sobre o mar dará a capitania do porto communicação á Inspectoria de Portos e Costas, pondo-a ao corrente dos fundamentos da impugnação.

Paragrapho unico. As construções denegadas poderão ser levadas a effecto, por concessão da Inspectoria de Portos e Costas, se esta julgar improcedente a impugnação.

Art. 171. As construções de obras ou aterros a que se referem os artigos anteriores só poderão ser realizadas em terrenos previamente atórados de conformidade com a legislação em vigor.

Art. 172. Os terrenos de marinha a que se referem os artigos anteriores são os que, banhados pelo mar ou rios navegaveis, vão até á distancia de 33 metros para a parte de terra, contados do ponto onde chega o préa-mar médio.

Art. 173. Os terrenos reservados para a servidão publica são os que existem nas margens dos rios navegaveis e dos que se fazem navegaveis e que, banhados pelas aguas dos ditos rios, fóra do alcance das marés, vão até á distancia de 15^m,4 para a parte de terra, contados do ponto médio das enchentes ordinarias.

Art. 174. Terrenos accrescidos aos de marinha são os que, natural ou artificialmente, se tiverem formado além do ponto determinado nos artigos anteriores para o lado do mar ou das aguas dos rios.

Art. 175. O limite que separa o dominio maritimo do dominio fluvial, para o effecto de medir-se e demarcar-se 33 metros ou 15^m,4, conforme os terrenos estiverem dentro ou fóra dos alcances das marés, será indicado pelo ponto onde as aguas deixarem de ser salgadas.

Art. 176. Como complemento do artigo 164, compete ás capitania de portos informar sobre quaesquer concessões de marinhaz e accrescidos, tendo em muita attenção que, com o deferimento dellas, não só sejam satisfeitos por completo os requisitos do sobre-lito artigo, como não venham a soffrer a belleza natural do porto, o alinhamento e regularidade de seus caes e edificação.

Art. 177. As despesas de condução e outras, feitas pelos officiaes encarregados de examinares tanto os logares onde se pretendam effectuar construções, como os terrenos de marinhaz e outros de que tratam os artigos anteriores, devem ser feitas por conta dos requerentes.

Art. 178. Ninguém poderá encalhar embarcações, ou fazer entrar em diques, para qualquer effecto, ou effectuar concertos, sem licença da capitania, sob pena de 12\$ a 36\$ de multa.

§ 1.º Nessas licenças deverá constar o prazo para realização dos concertos ou obras, devendo ser renovada a licença si terminar o prazo marcado.

§ 2.º A capitania marcará logar proprio para as pequenas embarcações encalharem afim de limpar e pintar, não podendo cada uma dessas embarcações demorar encalhada mais de tres dias, sendo dispensadas de licença para o encalhe.

Art. 179. Nenhum estaleiro ou officina de reparos e construção de embarcações poderá funcionar sem licença da capitania. Essa licença será reformulada anualmente na época marcada, sob pena da multa e accrescimos estabelecidos.

Art. 180. Os proprietarios e o pessoal de estaleiros e officinas navaes ficarão sujeitos a este regulamento, menos quanto ás exigencias de matricula.

Art. 181. Ninguém poderá construir embarcações sem titulo de contracto e sem licença da capitania, devendo, quando se tratar de navios, preceder licença da Inspectoria de Portos e Costas. Os infractores pagarão a multa de 100\$ a 500\$300.

Paragrapho unico. As licenças para taes construções serão gratuitas e terão os favores concedidos por lei.

Art. 182. Toda embarcação que estiver com agua aberta e for a pique por desuido de seu proprietario, capitão ou mestre, será o proprietario obrigado a suspender e encalhar para concerto ou desmancho, marcando-lhe a capitania prazo para isso; si expirado o prazo, não for levantada a embarcação, será considerada em abandono, passando ao dominio da capitania, que poderá arrematar o desmancho ou tomá-lo a si. Em todo caso, o proprietario, capitão ou mestre não ficará isento de pagamento que cubra as despesas do trabalho, si houver de cá, além da multa de 1:00\$ a 2:00\$300.

Art. 183. Todas as vezes que a capitania tiver conhecimento de que uma embarcação está com agua aberta, mandará examina-la e, verificando a asségão, intimará o capitão ou mestre ou o proprietario a encalhar a embarcação para effectuar os concertos de que necessitar. Si a intimação não for attendida no prazo indicado, o serviço de encalhe será immediatamente feito pela capitania, que cobrá a as despesas de quem de direito, além da multa de 500\$ a 1:000\$300.

Paragrapho unico. Sendo navio estrangeiro, serão os respectivos consules notificados dentro dos prazos marcados por officio do capitão do porto, para os fins de direito.

Art. 184. E' prohibido lançar entulhos, cinzas, varreduras ou quaesquer imundicies nos caes ou praias dos portos, fóra dos lugares para isso destinados pelas camaras municipales de accordo com as capitania. Os infractores serão obrigados, além da multa de 50\$ a 100\$, a remover o entulho, si for possível fazel-o; mas quando não o seja ou si ignorar quem praticou o despejo os agn'es da capitania na secção respectiva mandarão intimar os encarregados da limpeza publica para que estes effectuem immediatamente a remoção.

Art. 185. Ninguém poderá depositar madeiras nas praias, sem conservar nellas ou n's caes objectos que embarca a servidão publica por mais de tres dias, sem licença municipal, devendo a capitania ser ouvida para dizer si, durante aquelle tempo ou além d'elle, o deposito ou demora de taes objectos é ou não prejudicial ao embarque e desembarque de pessoas e bagagens, e em geral, ao trafego da secção. Em todo o caso, a capitania não consentirá quaesquer depositos nos caes, principalmente de objectos de muito peso e, quando ás praias, somente não os autorizará além do ponto a que chegue a maré na preamar das aguas vivas para evitar o accumulo de areias, em prejuizo do porto.

Os infractores pagarão uma multa de 50\$, e serão obrigados a remover as areas amontoadas, pagando mais a despeza da remoção, si esta for feita pela capitania.

Art. 186. As embarcações que se amarrarem a quatro cabos junto de praias, não lançarão ancoras que no préa-mar fiquem cobertas; mas fal-o-lão em logar onde estejam sempre á vista para evitar o damno que disso possa resultar ás embarcações do trafego.

Os infractores pagarão a multa de 12\$ a 36\$ e ficarão obrigados a reparar o damno.

Art. 187. E' prohibido lancar ao mar ou rio, de bordo dos navios ou de quaesquer embarcações, lixo, cinzas, varreduras do porão, lastro, etc., para o uso vasidouro as capitania, de accordo com as autoridades sanitarias, designarão local adequado.

Os infractores pagarão a multa de 500\$ a 1:000\$300.

Paragrapho unico. Toda embarcação que tiver de descarregar cinzas é obrigada a requerer licença á capitania. Tal licença para os navios de longo curso ou cabotagem durará o tempo indispensavel para o desembarque; e para as embarcações do trafego do porto será mensal. Si os proprietarios das cinzas desejarem depositalas em logares por elles indicados, as capitania concederão licenças especiais, depois de verifiar que não occorre algum inconveniente. Neste caso a licença durará todo o exercicio, findo o qual será renovada, sob pena de 12\$ a 36\$ de multa.

Art. 188. A capitania deverá manter um serviço com embarcações apropriadas para a remoção diaria do lixo, varreduras, cinzas, lastro, etc., dos navios de guerra e mercantes surtos no porto, mediante taxa que for estipulada.

§ 1.º Esse serviço será adjudicado a quem, em concorrência publica, se propuzer effectual-o mediante contracto, em cujas clau-

sulas figurarão a taxa a cobrar, o prazo de duração e o depósito de garantia para fiel execução do serviço.

As propostas obedecerão ao processo geral das concorrências publicas, ficando a minuta do contracto sujeita à aprovação da Inspectoria de Portos e Costas, que julgará da licitação.

§ 2.º A concorrência publica para o serviço de lixo será aberta seis mezes antes de terminar o prazo do contracto existente.

Art. 180. É vedada a extração de areias das praias e em geral quaesquer escavações do littoral dos portos e suas enseadas. As capitánias devem cooperar para a conservação das praias em beneficio da hygiene e dos pontos de embarque e desembarque que ellas offerecerem. Os infractores pagarão a multa de 100\$ a 500\$000.

Paraphrasis unico. Nas praias longinquoas ou fóra dos portos ou naquellas em que as escavações não possam por modo algum influir no regimen das aguas, as capitánias não as impedirão, excepto as areias monasticas ou de moldagem, salvo licença especial do Governo.

Art. 190. É prohibido effectuar dragagens, rocegas e quaesquer outras escavações ou arrastos no fundo do mar sem licença da capitania sob pena de multa de 50\$ a 100\$ e apprehensão das embarcações encontradas nesse serviço.

Art. 191. Os capitães de portos proporão a Inspectoria de Portos e Costas todas as medidas relativas à conservação dos portos, rios, ancoradouros e canaes, que possam ser levadas a effecto, sem embargo das obras de melhoramento a cargo do Ministerio da Viação.

Art. 192. Todas as vezes que o regimen ou conservação dos portos venha a ser perturbado por obras publicas ou particulares, os capitães dos portos se apressarão em dar disso conhecimento a Inspectoria de Portos e Costas, podendo desde logo embargar as que não forem mandadas effectuar pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas, que deverá communicar ao Ministerio da Marinha as obras mandadas effectuar.

CAPITULO II

DOS ANCORADOUROS

Art. 193. O capitão do porto, de accordo com a Alfandega, designará ancoradouros para franquia, carga e descarga, sendo estes ou lomos ancoradouros subdivididos para navios que tenham de carregar ou descarregar genero de facil combustão e para aquellos cuja carga não for sujeita a direitos da Alfandega.

§ 1.º Tambem as capitánias designarão ancoradouros para os navios velhos, para os que tenham de fabricar e para aquellos que não tiverem destino e tenham de ser desmanchados.

§ 2.º As cabreças, alvareagas, barcasas, saveiros, deposito flutuante, dragas e outras embarcações empregadas no trafego do porto, amarrar-se-hão o de for designado pela Capitania do Porto e do modo prescripto por elle.

Art. 194. A capitania mandará publicar, em editaes, a designação desses ancoradouros e bem assim dos canaes que estabelecer para facilidade e segurança da navegação.

Art. 195. Os navios de guerra terão ancoradouro especial, fóra dos destinados aos navios mercantes, nos portos onde para isso houver espaço; e naquelles em que não houver, occuparão o ancoradouro de franquia, ficando em distancia conveniente de um a outro navio.

Art. 196. Não é permitido aos navios de guerra conservar durante a noite embarcações miudas amarradas na popa, fazer exercicios ao alvo no ancoradouro de fabrico e lançar dentro do porto cinzas, varreduras, etc.

Art. 197. Nenhum navio mercante, tendo a bordo materias explosivas, poderá transpor o ancoradouro de franquia sem as descarregar, effectuando essa operação no lugar expressamente designado pelas capitánias e nos portos onde não houver deposito especial para taes artigos, em embarcações fechadas ou cobertas com encerrados, as quaes deverão arvorar bandeira encarnada e ser acompanhadas por agentes da Alfandega quando largarem do bordo.

Os que assim não procederem pagarão 500\$ a 1:000\$ de multa e serão obrigados a voltar para o ancoradouro de franquia.

Art. 198. Todo navio de guerra que tenha de ir para o ancoradouro de fabrico, não o poderá fazer sem remover de bordo com as mesmas precauções do artigo anterior e sob a vigilancia do respectivo pessoal a polvoras e artificios de guerra para o competente deposito, que lhe será indicado, si for estrangeiro, pela Capitania do Porto.

Art. 199. Todo navio mercante, em carga ou descarga, deve ter dentro os paus de buarrona e giba; e, quando estiver amarrado de popa o proa, terá tambem a refreanca dentro e as vergas desamantilhadas e não poderá largar o panno.

Só na véspera da sahida para o ancoradouro de franquia, afim de enverggar o panno, poderá amantilhar as vergas e deitar fóra os paus, meios o da giba, que só o fará quando se achar no referido ancoradouro.

O infractor incorrerá na multa de 12\$ a 36\$000.

Art. 200. As capitánias empregarão todos os esforços para que sejam rigorosamente observadas as medidas aconselhadas pela regulamentação sanitaria, considerando-as obrigatorias para todos os officios.

Art. 201. Todos os navios nos differentes ancoradouros são obrigados a auxiliar-se mutuamente no acto de amarrar, ou desamarrar, recebendo espigas, arriando amarra, praticando quaesquer manobras indicadas pelas necessidades de momento.

Os que se negarem a esses auxilios serão responsaveis pelos danos causados e sujeitos a multa de 5\$ a 10\$000.

Art. 202. Nenhum navio poderá pôr-se helice em movimento estando atracado aos caes ou pontes, o tendo embarcações miudas atracadas ao costado, quando nos ancoradouros, só o podendo fazer depois de completamente safos, sob pena de pagarem a multa de 12\$ a 36\$ e indemnizarem os danos causados.

Art. 203. É prohibido a todo e qualquer navio dar tiros ou salvar, não estando no ancoradouro de franquia. Os infractores incorrerão na multa de 50\$ a 100\$ e indemnizarão os prejuizos, si houver.

Art. 204. O serviço de carga e descarga, á noite, sómente poderá ser feito com licença da Alfandega, não podendo ser nelle empregadas luzes descobertas que ponham em risco as embarcações. Os infractores serão multados em 12\$ a 36\$, além da obrigação de indemnizarem o danno.

Art. 205. Nenhum navio mercante poderá ter suas embarcações miudas amarradas sião aos portais nos ancoradouros de carga e descarga. No de franquia lhe será permittido ter a lancha pela popa. Os infractores serão multados de 12\$ a 36\$ si da infracção não houver resultado prejuizo ás embarcações do trafego.

Art. 206. Somente as embarcações dos navios de guerra, das capitánias e a fancha, policia, e saúde, no serviço de ronda ou qualquer outro, será permittido andar pelos ancoradouros de carga e descarga depois do toque de recolher.

Qualquer bote ou escaler, encontrado, sem licença da Alfandega depois daquelle hora, será apprehendido e o dono multado em 12\$ a 36\$, além da pena em que houver incorrido pelo regulamento da Alfandega.

Art. 207. É tambem prohibido, incorrendo os infractores na multa de 12\$ a 36\$, aos botes, canoas ou quaesquer outras embarcações pescar entre os navios nos ancoradouros, principalmente á noite com facho, ou commerciar com ellas sem licença.

Art. 208. As embarcações do trafego do porto, empregadas na carga e descarga, não poderão carregar além da linha d'agua que estiver marcada, e estando estinques.

O patrão que contravier será multado de 12\$ a 36\$000.

Art. 209. Nenhuma embarcação poderá ser robocada sem ter a bordo um homem matriculado e capaz para governar, largar o receber cabos etc., sob pena de 12\$ a 36\$ de multa.

Art. 210. As embarcações, encontradas sem tripulação nos ancoradouros, serão consideradas em abandono, devendo as capitánias apprehendel-as e annunciar por editaes durante tres dias.

Paraphrasis unico. Exceptuam-se as que estiverem carregadas sob a vigilancia do Registro da Alfandega e as embarcações descarregadas que estiverem em ancoradouro para ellas destinado.

Quinze dias depois, não apparecendo os donos das embarcações, serão estas vendidas em leilão publico, presidido pelo capitão do porto e previamente annuciado tres vezes, com intervallo de cinco dias, no *Diario Official* ou jornal de maior circulação.

Art. 211. Nenhum navio poderá dar ás ancoras, no acto de amarrar, outra direcção que não seja a adoptada pelo uso do porto. Os infractores, além da obrigação de desamarrarem para dar ás suas ancoras a direcção conveniente, incorrerão na multa de 12\$ a 36\$000.

Art. 212. Os navios mercantes não poderão ter fóra suas embarcações miudas depois do tiro de recolher, salvo por motivo extraordinario, que justificarão, ou com licença da Alfandega, da qual tinham conhecimento as capitánias, sob pena de 12\$ a 36\$ de multa.

Art. 213. Ninguém poderá rocegar ancoras perdidas, sem licença da Capitania, e esta só a concederá durante 15 dias.

A ancora encontrada deve ser examinada para se reconhecer si realmente pertence a quem rocega. No caso negativo, ficará depositada na Capitania para ser entregue ao seu legítimo dono, pagas as despesas com o trabalho da rocega, sob pena de 50\$ a 100\$ de multa.

Art. 214. Todo aquelle que pretender desmanchar ou arrazar o seu navio, deverá requerer á capitania que lhe seja marcado o lugar onde o possa fazer.

A capitania, deferindo o requerimento, mandará lavrar o termo no qual se obrigue o proprietario, dentro do prazo estritamente necessario, a effectuar o desmancho ou arrazamento sem deixar objecto algum que arruine o porto, depositando no cofre da capitania a quantia arbitrada pelo capitão do porto, correspondente á tonelagem da embarcação. Concluido o desmancho ou arrazamento e preenchidas as condições estipuladas no termo, a quantia depositada, como garantia deste, será restituída. No caso contrario, sómente

será restituído o excedente da despesa realizada com a remoção dos destroços por conta da capitania.

Os infractores pagarão 50\$ a 100\$ de multa e serão compelidos a satisfazer os preceitos exigidos.

Art. 215. É prohibido aos calafates, por ocasião do fabrico dos navios, accenderem fogo nas lanchas ou pranchas do calafete, para derreter breu ou pixe, sem as terem, em distancia dellas, pelo menos, o comprimento de uma amarra.

Os infractores serão multados de 12\$ a 33\$000.

Art. 216. O dono ou consignatario, cujo navio, por motivo de sahida urgente e precipitada ou por qualquer outro motivo, tiver deixado no ancoradouro ancoras e amarras, será obrigado a suspender-as no prazo de 48 horas, sob pena de multa, que será de 50\$ a 100\$, si o não fizer, além de indemnizar a despesa realizada pela capitania com o trabalho de verificação do lugar onde ficaram as ancoras e amarras e sua consequente suspensão.

Art. 217. A decencia do traje é obrigatória para quantos frequentarem os ancoradouros, quer seja ou não dos navios o embarcação do trafego.

Os que infringirem esta disposição, ao ponto de se apresentarem em estado de nudez, o capitão do porto os mandará entregar á policia local, multando ainda os que aggravarem a acção desho nesta com perturbação da ordem nos mesmos ancoradouros.

Art. 218. As embarcações nacionais e estrangeiras deverão observar com toda a exactidão as regras dos portos.

Para não allegarem ignorancia, encontrarão taes regras nas capitánias, não só em portuguez, como traduzidas em varias linguas, affixadas em quadro ao alcance do publico.

CAPITULO III

DAS REGRAS PARA AS EMBARCAÇÕES DO TRAFEGO

Art. 219. Os tiros de recolher e de alvorada indicam aos que trafegam nos portos:

O primeiro, a interrupção das communicações; o segundo, o seu restabelecimento.

Onde não houver os tiros de recolher e de alvorada, a interrupção das communicações e o seu restabelecimento se farão ás horas correspondentes a esses tiros.

Parapho unico. Exceptua-se, no primeiro caso, a licença da alfandega ou causa extraordinaria, como perigo no mar, para justificar a infração.

Art. 220. Não estão sujeitas a estas regras:

1^a, as embarcações que conduzem passageiros para pontos certos e horarios approvados;

2^a, as embarcações destinadas ao transporte de verduras e outros generos para o mercado;

3^a, as embarcações de pesca.

Taes embarcações, porém, não poderão permanecer por pretexto algum nos ancoradouros sob a fiscalização da alfandega.

Os contraventores serão multados de 12\$ a 33\$000.

Art. 221. Os rebocadores para viagem de curta distancia poderão sair dos portos para o serviço de reboque a qualquer hora, independentemente de qualquer formalidade.

Art. 222. Depois do sol posto, não é permittido embarcar e desembarcar sinão nos cães principais do porto, onde a policia tenha estabelecido postos de vigilancia, aos quizes os agentes da capitania prestarão auxilio na manutenção da ordem entre os embarcações e passageiros.

O contraventor pagará a multa de 12\$ a 33\$000.

Art. 223. Quer de dia, quer á noite, quaesquer embarcações miudas, sejam ou não mercantes, quer andem ou não a frete, sejam de serviço publico ou particular, não poderão conservar-se atracadas ou amarradas ás escadas dos navios ou cães sinão o tempo indispensavel para embarcar e desembarcar as pessoas ou objectos que conduzirem e as que tenham de esperar ficarão ao largo, em distancia que não estorve a passagem das outras, e só poderão atracar quando largar a que estiver na ocasião atracada. O contraventor será multado em 12\$ a 33\$000.

Art. 224. As mesmas embarcações a que se refere o artigo anterior, quando mercantes e andem a frete, não poderão sair fóra dos limites do ancoradouro sem licença da alfandega.

Art. 225. Ao pôr do sol, todas as embarcações a frete, que não tiverem a respectiva licença, irão estacionar no ancoradouro de sua secção. O infractor incorrerá na multa de 12\$ a 33\$100.

Art. 226. O arraes ou remador que, intimado para comparecer á capitania, não o fizer no prazo da intimação, ficará sujeito á prisão por desobediencia.

Art. 227. As lanchas a vapor o rebocadores que trafegarem entre os ancoradouros, deverão moderar a marcha, de modo que não excedam a de uma embarcação a remos, ao approximar-se dos navios, cães, pontes ou mólhes onde tenham de atracar ou de largar os reboques, e não farão uso de apitos que não sejam de accordo com os regulamentos. Do mesmo modo procederão nas passagens estreitas e frequentes ou de muita aglomeração, para não porem em risco as embarcações menores. Os infractores serão multados em 12\$ a 33\$000, podendo a capitania, conforme a gravidade das

circunstancias, suspender, sem cassar a matricula, os patrões ou arraes, os quizes ficarão sujeitos ao dobro da multa, na reincidencia.

Art. 228. Todas as embarcações, licenciadas para conduzir passageiros ou carga, á excepção das movidas a vapor que estão sujeitas a vistoria, deverão apresentar-se nas capitánias para ser inspecionadas, logo que receberem ordem.

O contraventor pagará de 12\$ a 33\$000 de multa.

Art. 229. O capitão do porto, sempre que os peritos julgarem em más condições qualquer embarcação, deverá ordenar os reparos de que carecer, ficando as mesmas sujeitas a novo exame para verificação da eficiencia dos concertos.

Si os peritos julgarem a embarcação em condições de não suportar concertos, o capitão do porto intimará o proprietario a desmanchar, marcando prazo improrogavel para isso.

Si, expirado o prazo, a embarcação não estiver desmanchada, o capitão do porto procederá de conformidade com o disposto no art. 214.

Art. 230. Todas as embarcações a frete terão o numero de tripolantes determinado nas licenças, nas quizes também se especificarão o numero de passageiros e o peso da carga que puderem conduzir, de accordo com as lotações mareas feitas por ocasião do arrolamento.

O patrão que sobrecarregar sua embarcação com outras bagagens, quando esteja com a carga completa de passageiros que conduzir, incorrerá na multa de 12\$ a 33\$000.

Art. 231. Nenhuma embarcação miuda, do serviço publico, particular ou mercante, será deixada atracada ou amarrada aos cães ou em outro qualquer ponto de embarque e desembarque, sem ter a bordo pelo menos um individuo da sua tripulação; e, si a embarcação for a vapor, só esta ficará ao largo.

O infractor incorrerá na multa de 12\$ a 33\$000 e a embarcação será apprehendida.

Art. 232. Nenhuma embarcação, conduzindo pessoas ou bagagens, permanecerá atracada ao costado dos navios, principalmente ás escadas de bota-fora, por menor que seja a affluencia de outras embarcações do mesmo genero, mais tempo do que o preciso para embarcar ou desembarcar as pessoas, carregar ou descarregar as bagagens. O infractor incorrerá na multa de 12\$ a 33\$000.

Art. 233. Qualquer reclamação ou disputa, entre passageiros e tripolantes, ou entre individuos de cada uma destas classes, será levada ao conhecimento da capitania pela parte queixosa ou pelos agentes da capitania para ser decidida suamariamente pelo capitão do porto.

Art. 234. Os patrões das embarcações do trafego são obrigados a dar parte á capitania de qualquer incidente que occorra com os passageiros ou com os tripolantes, ou entre uns e outros, e a procurar a estação policial mais proxima de suas secções para entregarem quaesquer objectos esquecidos pelos passageiros que conduzirem, sob pena de multa de 50\$ a 100\$000.

Art. 235. As embarcações miudas, á noite, movendo-se a remos ou a vela, deverão ter sempre prompta, á mão, uma lanterna de luz branca para ser mostrada a tempo de evitar abalroamento de algum navio que vá sobre ellas, sob pena de multa de 12\$ a 33\$ e o pagamento dos danos causados.

Art. 236. As lanchas a vapor e os rebocadores, quando andarem á noite, deverão trazer as tres luzes regulamentares, sob pena de multa de 12\$ a 33\$000.

Art. 237. As lanchas que, pela pequenez de suas dimensões, não pólerem ter fixas as luzes dos lados, usarão, abaixo da luz branca, á proa, uma lanterna de duas cores que apresente para vante da linha do través de boreste a luz verde e para o outro bordo, na mesma posição, a luz vermelha, de accordo com o respectivo regulamento, sob pena de 12\$ a 33\$ de multa.

Art. 238. As embarcações debaixo de cortação, nevoados ou fortes aguaceiros, quer de dia, quer á noite, devem dar signal de sua passagem ou presença por meio de sino, buzina ou apito e moderar a marcha, sob pena de multa de 12\$ a 33\$ e pagamento dos danos causados.

Art. 239. As embarcações, pertencentes ás repartições publicas (divisão C, classe X, divisão D, classes VII e VIII), ficam sujeitas a todas as regras deste regulamento na parte que lhes for applicavel.

CAPITULO IV

DA TABELLA DOS FRETES

Art. 240. A tabella de frete, para as embarcações do trafego, especialmente as empregadas na condução de passageiros e bagagens (divisão C, classe IV, divisão D, classes I e III), será organizada pelas capitánias de accordo com os interesses do publico e dos proprietarios.

Art. 241. A lotação de passageiros deve ser tal que, em caso algum, elles possam atravancar a embarcação, impedindo-lhe as manobras, nem sobrecarregar a com bagagens que ponham-n'a em risco de sobrecarregar.

Art. 242. Só poderão fazer o transporte de passageiros e suas bagagens as embarcações para esse fim licenciadas e cujos proprie-

tarios declarem acceitar a tabella de frete organizada pela capitania.

Art. 243. Todas as embarcações a frete deverão ter a bordo a competente tabella approvada pela capitania e em logar que possa ser vista pelo passageiro, sob pena de multa de 12\$ a 36\$000.

Art. 244. Nas barras perigosas ou naquellas em que o serviço de reboque pertença á Associação de Praticagem, haverá tabellas espciaes para cada localidade, marcando as taxas que se devem pagar.

Art. 245. Em occasião de temporal ou no caso de sinistro no mar, quando seja preciso o serviço de rebocadores, será este feito mediante ajuste.

Art. 246. As questões suscitadas entre passageiros e tripolantes, sobre pagamentos de frete, serão summariamente decididas pelo capitão do porto.

Art. 247. Igualmente procederá o capitão do porto sobre o pagamento devido aos rebocadores por contractos de salvamento feitos no mar em occasião de sinistro, quando a quantia ajustada não exceder de 1:000\$100.

CAPITULO V

DO LASTRO DOS NAVIOS

Art. 248. Toda embarcação que quizer metter lastro, alliviar ou descarregar o que tiver, requererá á capitania licença para o fazer, mencionando a quantidade e qualidade do lastro. A capitania concederá a licença indicando o logar para esse fim.

A embarcação licenciada para receber lastro poderá empregar para o transporte do mesmo as suas embarcações miudas ou fretar outras para transportal-o.

Art. 249. A carga ou descarga de pedras, carvão, tijolos ou areia para lastro será effectuada estendendo-se encerrados ou velas ao longo do costado da embarcação até o fundo da lanchara que os for entregar ou receber, afim de não cahirem ao mar ou rio, sob pena de multa de 100\$ a 200\$, observando-se a mesma regra quando o desembarque for para molhes ou caes.

Art. 250. É prohibido embarcar ou desembarcar lastro durante a noite, e igualmente lançal-o ao mar ou rio ou canaes ou em qualquer logar do ancoradouro, e da mesma forma a varredura do porão após a descarga do lastro. Os infractores, no primeiro caso, ficarão sujeitos á multa de 200\$, e, no segundo, de 500\$ a 1:000\$000.

Art. 251. Será permittido ás embarcações baldearem entre si os lastros, precedendo licença da capitania e tomando as cautelas que esta ordenar para não damnificar o porto, sob pena de multa de 12\$ a 3\$000.

Art. 252. A capitania dará passe de sahida do ancoradouro para metter lastro, precedendo licença da alfandega.

Os que sahirem sem a licença serão multados em 50\$ a 200\$100.

Art. 253. As embarcações do trafego, que carregarem pedra, tijolos, telhas, ladrilhos e outros objectos submersiveis ou os deixarem cahir ao mar ou rio, quer seja por falta de precauções na carga ou descarga, ou no transporte delles, ficarão sujeitos a multa de 50\$ a 100\$ conforme a quantidade lançada ao fundo, si não justificarem que os alijaram por accidente imprevisto.

Art. 254. Os agentes da capitania, que presenciarem ou tiverem noticia de qualquer das infracções especificadas nos artigos anteriores, devem participar immediatamente ao capitão do porto ou ao ajudante de serviço.

Por igual devem fazel-o todos os marítimos, como interessados na conservação do porto.

Art. 255. As licenças de lastro serão apresentadas na capitania do porto onde se recebeu o lastro, por occasião da sahida, para serem visadas, e a do porto do destino para consentimento de sua descarga, sob pena de multa de 500\$ a 1:000\$, si não forem preenchidas essas exigencias.

CAPITULO VI

DAS ENTRADAS E SAHIDAS DOS NAVIOS NACIONAES E ESTRANGEIROS

Art. 256. Os navios mercantes e estrangeiros não poderão entrar nos portos ou delles sahir, ancorar ou mudar de ancoradouros, em geral operar qualquer movimento nas aguas territoriaes, sinão de conformidade com este regulamento.

Paragraphe unico. Todo o navio em movimento deveri ter içada a bandeira da respectiva nação, sob pena de 12\$ a 33\$ de multa.

Art. 257. O capitão de navios estrangeiros ou nacionaes do longo curso ou de grande cabotagem, dentro das 24 horas depois de declarado o navio em livre pratica, irá á capitania dar a entrada dello, formalidade que consiste em declarar: o nome, (si é a vapor ou a vela e neste caso qual o seu aparelho), tonelagem de registro; força da machina, propulsor, armação, nacionalidade, praça do registro, capitão, proprietario, consigatario, procedencia, tripolação, passageiros e carga.

Estas declarações se fará em livro proprio, seguido o modelo, o competente lançamento assignado pelo capitão.

§ 1.º O capitão devera fazer tambem declarações sobre quaesquer factos que possam interessar á segurança da navegação, como sejam alterações nos regimens de pharós; encontros de derelictos, mudança de balisas, boias de marcação, etc.

§ 2.º Si o capitão não puder ir á capitania, mandará as declarações por escripto, por si assignadas.

§ 3.º O consignatario deste, por si ou por seu preposto, assignará o lançamento pelo capitão, que não puder comparecer.

Art. 258. O capitão de navios nacionaes ou estrangeiros de longo curso ou de grande cabotagem que tenha de sahir, devera comparecer na capitania com os depachos para serem examinados. Estando correntes, isto é, achando-se o navio completamente desembaraçado pelas repartições fiscaes, se lançará, em livro proprio, conforme o modelo, as declarações do numero de passageiros, a carga, porto de destino e data da sahida, observando-se mais o mesmo processo, si o capitão não comparecer e for representado pelo consignatario.

A inscripção das declarações de entradas e sahidas não são sujeitas a pagamento de taxas, serão gratuitas, e o não cumprimento destas formalidades sujeitará os capitães á multa de 50\$000 a 100\$000.

Art. 259. Cumprida essa formalidade, o capitão ou quem o representar receberá o «passe», documento assignado pelo capitão do porto, afim de que o navio possa sahir (modelo n. 6).

Art. 260. Os vapores de passageiros, de linhas regulares, poderão ser despachados como *esperados*, ficando, porém, obrigados ás disposições dos artigos anteriores; as declarações preditas serão então apresentadas pelo agente ou consignatario, quando a entrada ou sahida se der em dia feriado.

Art. 261. O passe devera ser restituído ao funcionario da capitania que se achar presente a bordo ou apresentado dentro de 24 horas, na ausencia deste, á capitania do porto, pelo consignatario, para confrontar-se a relação dos passageiros, nelle transcrita, com a que as empresas de navegação devem apresentar ao capitão do porto para authenticar, afim de por ellas se effectuar a cobrança do imposto de transporto.

Art. 262. Todo o navio a quem a Capitania do Porto houver negado passe, por qualquer motivo, ou não o tenha obtido, e sahir do porto, incorrerá na multa de 1:000\$ a 2:000\$, pela qual responderá o seu agente ou consignatario.

Art. 263. Os navios poderão sahir, depois de despachados, a qualquer hora do dia ou da noite, salvo as exigencias das praticagens.

Art. 264. A embarcação fica hypothecada ás multas por este regulamento impostas ao respectivo capitão e não será desembarcada para sahir do porto sem preceder pagamento das multas.

§ 1.º Quanto aos vapores de passageiros de linhas regulares, que frequentam os portos da Republica, os agentes das companhias respectivas responsabilizar-se-hão pelo pagamento das multas, afim de evitar-se demora no desembarque dos ditos vapores, os quaes, depois de haverem recebido as malas do Correio, não poderão ser detidos por qualquer pretexto nos portos, além da hora fixada para sua partida, salvo o caso de força maior ou impedimento legal.

§ 2.º Os agentes das companhias de paquetes de linhas regulares, estabelecidas entre a Republica e os portos estrangeiros, assignarão term responsabilizando-se pelo pagamento de quaesquer multas ou direitos que, em virtude deste regulamento, forem devidos pelos commandantes.

Este termo será renovado tolas as vezes que houver substituição dos agentes.

TITULO VI

Da pesca

CAPITULO UNICO

Art. 265. A pesca nas costas, portos, rios e lagoas navegaveis e nas aguas territoriaes da Republica, só poderá ser exercida por individuos matriculados como pescadores e em embarcações nacionaes previamente registradas ou arroladas nas capitancias dos portos.

Art. 266. A's embarcações estrangeiras é prohibido o exercicio da pesca nas costas, portos, rios e lagoas navegaveis e aguas territoriaes da Republica, sob pena de contrabando da applicação de preceitos que forem estabelecidos em regulamento especial sobre a pesca.

Art. 267. O registro ou o arrolamento das embarcações, as visorias, o modo de constituir as equipagens e lotações e a matricula dos pescadores serão feitos de conformidade com as disposições contidas neste regulamento.

Art. 268. As capitancias de portos são incumbidas da fiscalização da pesca o regular-se-hão por um regulamento especial de pesca.

Art. 269. A pesca feita sem embarcação, com canço e anzol, é facultativa a todas as pessoas residentes no territorio nacional, sem outros onus ou restricção que as medidas de policia naval e as de protecção ao peixe, consignadas nos regulamentos de pesca.

Art. 270. As embarcações de pesca são obrigadas a licença e a chapa conforme o modelo anexo, devendo essa licença ser dada gratuitamente, observada, porém, a disposição do art. 127.

Art. 271. É expressamente prohibido na pesca o emprego de bombas de dynamite ou de redes de arrastão. Os que fôrrem encontrados lançando ao mar ou rios taes instrumentos prohibidos, serão multados em 500\$ e presos por 15 dias, sendo as redes apprehendidas e inutilizadas.

TITULO VII

Dos prejuizos ou danos causados pelos navios entre si dentro do porto

CAPITULO I

DOS DANOS CAUSADOS POR NAVIOS EM MOVIMENTO

Art. 272. Para evitar os abalroamentos no mar, dentro do porto ou fóra d'elle, á entrada ou sahida de barras, canais e passagens estreitas, mais ainda entre pontas, deverão os capitães ou mestres observar as regras estabelecidas na Conferencia Internacional de Washington, que o decreto n. 1.988, de 14 de março de 1885, mandou executar para os navios em movimento.

Art. 273. Si, occorrendo á abalroação no alto mar, o navio abalroado fôr obrigado a procurar porto de arribada para poder concertar, e se perder nesta derrota, a perda do navio presume-se causada pela abalroação.

Art. 274. Todas as perdas resultantes de abalroação pertencem á classe de avarias particulares ou simples; exceptua-se o unico caso em que o navio, para evitar damno maior de uma abalroação imminente, pica as amarras e abalroa outro para sua própria salvação. Os danos que o navio ou a carga neste caso soffrer são repartidos pelo navio, frete e carga por avaria grossa.

CAPITULO II

DOS DANOS CAUSADOS POR NAVIOS FUNDEADOS OU CAUSADOS POR OCASIÃO DE TEMPORAL, OU POR CIRCUMSTANCIAS EXTRAORDINARIAS

Art. 275. Achando-se um navio com pouco fundo, o capitão ou mestre terá o direito, em caso de perigo, de exigir que o navio proximo suspenda ou ponha a sua ancora a pique para lhe dar passagem, uma vez que este o possa fazer sem risco.

Parapho unico. O navio ancorado deve ser indemnizado pelo outro da avaria que tiver soffrido para lhe evitar o perigo imminente.

Art. 276. Todo o navio fundeado, logo que d'elle se approxime outro velejado, deverá prolongar com o costado as embarcações miúdas que estiverem amarradas na popa.

Não o fazem, perderá o direito á indemnização do damno no caso de havel-o; e será obrigado a reparar a avaria que o velejado possa soffrer por se nelhante falta.

Art. 277. Todo o navio mal fundeado ou amarrado é responsável pelo damno que causar áquelle com o qual abalroar.

Art. 278. Toda vez que o navio garrar para cima de outro em occasião de temporal ou de muita correnteza, no caso de ter sido por desuido, ou porque as ancoras não sejam proporcionaes ao navio, será elle obrigado á reparação do damno.

Art. 279. Si um navio, nas mesmas circumstancias, abalroar outro, impellido por terceiro, será este obrigado á reparação do damno, si tiver garrado por desuido ou por falta de ancoras que o aguentem.

Verificando-se, porém, que o navio, não obstante haver lançado ao mar todas as ancoras, ainda continuou a garrar, não haverá direito á reparação do damno. Todavia, poderá haver circumstancias em que o damno seja rateado pelos dous.

Art. 280. Toda vez que um navio, ao amarrar ou desamarrear, abalroar outro, porque um terceiro se negasse a prestar os auxilios reciprocos a que são obrigados todos os navios no ancoradouro, não haverá direito a haver d'elle reparação do damno, mas sim daquelle que negou o auxilio.

Art. 281. Nos casos de damno por abalroamento, quer estejam os navios em movimento, quer fundeados, ou em occasião de máo tempo, ainda que não sujeitos á immediata jurisdição das capitania, podem os capitães dos portos interpor a sua autoridade o bons officios, por accordo e solicitação das partes, mesmo na pendencia da acção judicial.

Art. 282. Em caso de necessidade ou quando as ordens dadas para segurança de um navio no porto, não forem cumpridas, a capitania tem a faculdade de fazer amarrar ou desamarrear os navios sob sua autoridade, reforçar a amarração e executar quaesquer manobras necessarias por conta do navio, que indemnizará as despezas feitas e ficará sujeito á multa de 100\$ a 500\$ pela falta de segurança em que se achar o navio e pagamento dos danos e avarias que causar.

Parapho unico. Em caso de extrema urgencia, sem outra formalidade que sua determinação verbal, a Capitania do Porto pôde fazer cortar as amarras dos navios que a tripolação se tenha recusado largar.

Art. 283. Todo navio que não tiver tripolação deve ter a bordo um guarda, sob pena de 50\$ a 100\$ de multa.

Si o navio se achar ancorado em um canal de passagem ou na vizinhança de mólhes ou cães ou de qualquer outro lugar em que haja necessidade de se largar ancora ou arriar amarra deve ter sempre a bordo o numero de homens precisos para esta manobra, sob pena de 50\$ a 100\$ de multa e ficará sujeito ao pagamento dos danos e avarias que por esta falta houver.

TITULO VIII

Dos soccorros em occasião de incendios, perigo nava dos naufragios e salvados

CAPITULO UNICO

Art. 284. Por occasião de incendio a bordo, as embarcações que estiverem proximas daquellas em que se tiver manifestado o incendio, deverão se afastar, e as que ficarem fóra do alcance, deixando a bordo a gente necessaria para sua guarda e segurança, prestarão logo todo o auxilio de que puderem dispor.

Art. 285. Os capitães ou mestres, logo que observarem o signal de incendio, estando em terra, recolher-se-hão immediatamente a seus navios, onde permanecerão até cessar o perigo.

Art. 286. Todas as vezes que algum navio se achar em perigo, e tiver de pedir auxilio de outros navios ou de terra, fará uso dos seguintes signaes, juntos ou separadamente, a saber:

1.º Um tiro de peça ou de outro signal explosivo, disparado de minuto em minuto, pouco mais ou menos;

2.º O signal de soccorro doCodigo Internacional representado pelas bandeiras N C;

3.º O signal de soccorro para grande distancia, formado por uma bandeira quadrada, tendo por cima ou por baixo uma esphera ou qualquer objecto apparentando a forma de uma esphera;

4.º Sons continuados, produzidos por qualquer dos instrumentos com que se fazem os signaes de cerração.

De noite:

1.º Um tiro de peça ou outro signal explosivo, disparado de minuto em minuto, pouco mais ou menos;

2.º Chammis a bordo do navio, como as que, por exemplo, podem ser produzidas por um barril de azeite ou de alcatrão ardendo;

3.º Foguetes ou bombas, lançando lagrimas de qualquer cor ou especie, atirados um a um de cada vez e com pequenos intervallos;

4.º Sons continuados, produzidos por meio de qualquer instrumento com que se fazem os signaes de cerração.

Art. 287. O capitão do porto, independente do auxilio que possa ser prestado por outra repartição ou instituição para esse fim creada, logo que chegar a bordo do navio incendiado com os seus ajudantes, patrão-mór e marinagem e o material preciso, ao mesmo tempo que lhe applicar as bombas, empregará todos os meios de o tirar de entre os outros, mandando rebocá-lo para lugar onde não os prejudique; e, quando não haja probabilidade de o salvar, dará suas ordens para encalhá-lo em praia ou coroa proxima.

Si a rapidez do incendio não permittir que isso se faça e correr o risco de se propagar, ameaçando os outros navios, o capitão do porto o mandará metter a pique, tomando, porém, as providencias para ser posto a nado, extinto que seja o incendio.

Art. 288. No caso de achar-se uma embarcação em perigo ou pedindo soccorro, além das providencias directamente a seu cargo, poderão os capitães dos portos dispor de quaesquer embarcações miúdas do tráfego e do pessoal nellas empregado para a soccorrer, sendo posteriormente indemnizados as despezas pela embarcação soccorrida.

Art. 289. Os praticos deverão se apresentar ao capitão do porto com as embarcações e a gente de que podem dispor para acudir ao incendio. E si não o fizerem incorrerão nas penas do seu regulamento, conforme as circumstancias.

Art. 290. Por occasião de mau tempo, logo que se observe alguma embarcação em perigo, ou com signal pedindo soccorro, o capitão do porto mandará aprestar rebocadores e lanchas providas de todo o material naval reclamado pela natureza do sinistro, para irem, sob sua direcção ou de seus ajudantes com o patrão-mór e marinagem, prestar soccorro ao navio que o houver pedido.

§ 1.º Os praticos, sempre que seja possível se apresentarão para receber as ordens do capitão do porto.

§ 2.º A gente que for mandada a soccorro será paga pelo navio soccorrido.

§ 3.º O aluguel do material empregado será igualmente pago pelo navio, conforme a tabella.

Art. 291. Quando nos casos de incendio ou naufragio não intervierem as autoridades civis competentes, os capitães dos portos providenciarão sobre a guarda dos salvados, que ficarão á disposição das mesmas autoridades.

Art. 292. O capitão ou mestre de navio nacional que encontrar outro qualquer navio, ainda mesmo estrangeiro, em perigo de se

perder, deve ir em seu auxilio e prestar-lhe os socorros possiveis que forem pedidos.

Art. 293. O capitão ou mestre do navio nacional que tiver prestado socorro a outro terá direito a uma recompensa pelos danos e prejuizos que soffrer.

§ 1.º Si os socorros forem prestados com risco para o navio ou pessoas, será devida além dos danos e prejuizos causados ás pessoas que expuzeram suas vidas, uma recompensa pecuniaria que não exceda de 10 a 50 % do valor dos salvados.

§ 2.º O pagamento tacito dos danos como recompensa pecuniaria fica garantido pelo navio, frete e carga, devendo ser contemplado depois das despesas judiciasrias e antes de outros privilegios admitidos em lei.

TITULO IX

Do balisamento e iluminação

CAPITULO UNICO

Art. 294. Nas costas, portos, rios ou lagoas em que, para segurança da navegação, forem necessarias boias, balisas ou outros quaesquer signaes que indiquem perigo submerso, os capitães dos portos mandarão collocar, de accordo com as instrucções da Repartição da Carta Maritima, a qual compete assignalar o balisamento nos mapas e cartas destinados á navegação, e exercerão sobre este serviço a maior vigilancia.

Art. 295. Os capitães dos portos também inspecionarão as boias que assignalam encanamentos e cabos submarinos, e as que demarcam o quadro em que são rectificadas as agulhas dos navios de guerra, ou os pontos pelos quaes estes medem a velocidade nas experiencias officiaes de marcha.

Art. 296. Todo o navio que tomar alguma boia não destinada á amarração fica sujeito á multa de 100\$ por hora ou fracção de hora que nella se demorar.

Em caso de força maior, que justificará, lhe será relevada a multa com a obrigação de desamarrar immediatamente.

Art. 297. Todo aquelle que diminuir as boias, balisas ou concorrer para mudar a posição dellas, será obrigado a reparar o damno ou repol-as em seus logares, ficando ainda sujeito á multa de 50\$ a 100\$ pela infracção.

§ 1.º Si o trabalho de collocação e rectificação das boias for feito pela capitania, será esta indemnizada pelo infractor, segundo a avaliação dos peritos.

§ 2.º Si do desvio das boias ou balisas resultar encalhe ou perda do navio, ou qualquer outro sinistro maritimo, aquelle que o houver causado, além da multa e reparação do damno, ficará sujeito á acção penal pelo juizo competente.

Art. 298. Fora do Districto Federal, os portos meteorologicos, atalhas e todos os signaes ou marcas de praticagem dos portos e barras também ficarão sob immediata inspecção das capitancias, as quaes, quanto á conservação dos portos, procederão de accordo com as instrucções da Repartição da Carta Maritima.

Art. 299. Nos casos de naufragios ou de outros sinistros occorridos nas aguas territoriaes, nas costas, portos e rios devem ser avisadas as autoridades fiscaes para os effectos das respectivas leis.

§ 1.º A autoridade local da localidade cabe tomar as primeiras providencias para acutelarem os interesses não só fiscaes como particulares, até que a localidade compareçam ás autoridades maritimas e fiscaes, as quaes desde logo assumirão a direcção do serviço de salvamento e arrecadação dos salvados.

§ 2.º A autoridade que proceder ao salvamento poderá requisitar força publica e o serviço de qualquer pessoa.

Art. 300. Nenhum contracto ou compromisso de recompensa para auxilio de salvamento, quer do navio, quer da carga, quer das pessoas, será obrigatorio si for feito em pleno mar ou no momento do sinistro.

Art. 301. A tripulação do navio é obrigada a trabalhar no salvamento do navio, appparelhos e carga.

Art. 302. A autoridade maritima ou da localidade que proceder ao serviço do salvamento entregará os salvados á autoridade fiscal que comparecer ao logar, limitando-se desde então a prestar a esta todo o auxilio que for pedido afim de garantir os interesses fiscaes.

Art. 303. Si alguém puder salvar o navio, fragmento ou carga abandonados no alto mar ou nas costas, entregando tudo immediatamente e sem desfale ao juiz federal da secção, haverá um premio de 10 a 50 % do seu valor; deixando de fazer a entrega, incorrerá nas penas criminaes impostas aos que não entregam a coisa alheia perdida.

Paragrapho unico. Si o navio for encontrado á vista de terra, aquelle que o salvar terá direito ao reembolso das despesas, e a uma recompensa pecuniaria que lhe for arbitrada de accordo com este artigo.

Art. 304. O salario que vencerem as pessoas empregadas no serviço do salvamento do navio ou carga, e bem assim os premios que se deverem nos casos em que estes puderem ter logar, serão regulados por arbitros; tendo-se em consideração o perigo e a na-

tura do serviço, promptidão com que este for prestado, e a fidelidade com que as pessoas nelle empregadas houverem feito entrega dos objectos salvados.

Paragrapho unico. Os empregados que, além do seu dever official, concorrerem para o salvamento das mercadorias, têm jús a uma gratificação dos respectivos donos, de quem as deverão haver pelos meios competentes, quando delles não consigam.

Art. 305. Ninguém pôde arrecadar as fazendas naufragadas no mar ou nas praias, estando presente o capitão ou quem suas vezes fizer, sem consentimento seu.

Art. 306. A inspecção dos pharões da costa, portos e barras ficará a cargo dos capitães de portos, excepto no Districto Federal ou onde a Repartição da Carta Maritima tenha a sua sede, os quaes os administram, fiscalizando os serviços pertencentes á iluminação e o respectivo pessoal, por maneira que sejam de real utilidade para a navegação.

Art. 307. Os capitães dos portos providenciarão, nos casos urgentes e fora do Districto Federal, sobre o aprovisionamento dos pharões; ordenarão os reparos inadiveis nas torres e appparelhos de luz; contratarão pharoleiros e demittirão os que mal servirem; mantendo em tudo as instrucções que lhes forem ministradas pela Repartição da Carta Maritima, a cujo chefe darão conhecimento de quanto houverem resolvido e executado.

Não obstante, se absterão de fazer alterações ou modificações nos pharos sem annuencia prévia daquelle repartição.

Art. 308. Não é permitido estabelecer, dentro ou fora dos portos, luzes, pharões, boias ou quaesquer signaes que possam interessar a navegação sem consentimento expresso da Repartição da Carta Maritima; nem autorização das capitancias.

Art. 309. O capitão do porto providenciará sobre o acondicionamento e conservação dos appparelhos de luz e mais materiaes de construção ou consumo destinados aos pharões de sua circumscripção, excepto no Districto Federal.

Art. 310. Os capitães dos portos communicarão ao chefe da Repartição da Carta Maritima todas as informações concernentes á iluminação e balisamento, bem assim os que forem de interesse geral para a navegação, afim de serem transmitidas á Repartição da Carta Maritima, no caso de haver necessidade de as publicar.

Quando esta necessidade for de caracter urgente, os capitães dos portos farão as com nunciações depois de dar publicidade á noticia maritima.

Art. 311. Os capitães dos portos nas respectivas circumscripções, excepto no Districto Federal, administram os serviços de iluminação e balisamento como auxiliares da Repartição da Carta Maritima, mas não dependem della, nem lhe são subordinados, por mais graduado que seja o respectivo chefe.

TITULO X

Da marinha mercante nacional

CAPITULO I

DO MODO DE CONSTITUIR A MARINHA MERCANTE NACIONAL

Art. 312. A marinha mercante nacional será constituida pelo conjunto das embarcações pertencentes a particulares, que tenham satisfeito todas as condições exigidas pelas leis da Republica e pelo presente regulamento para poderem ser consideradas brasileiras e arvorar o pavilhão nacional, e pelo pessoal nellas embarcado.

Art. 313. Essas embarcações podem ser de qualquer forma e dimensões e empregar-se na navegação e nos serviços que seus proprietarios julgarem mais conveniente. (Codigo Commercial, art. 459.)

Art. 314. Todo o serviço tecnico e administrativo está a cargo da Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 315. A navegação de cabotagem poderá ser feita por navios nacionaes préviamente registrados. (Lei de cab., art. 1.º.)

Paragrapho unico. Aos navios das nações limitrophes é permitida a navegação dos rios e aguas interiores nos termos das convenções e tratados existentes. (Lei de cabotagem, art. 6.º.)

Art. 316. A navegação de cabotagem é a que tem por fim a communicação e o commercio directo entre os portos da Republica, das aguas destes e dos rios que percorrem o seu territorio. (Lei de cab., art. 2.º.)

Art. 317. A navegação de pequena cabotagem é a que é feita entre os portos de uma circumscripção maritima, ou entre as duas circumscripções limitrophes, pouco distantes, por navios não excedentes de 400 toneladas de registro.

Art. 318. Aos navios estrangeiros é prohibido o commercio de cabotagem, sob as penas de contrabando, sendo-lhes, entretanto, permitido:

a) carregar ou descarregar mercadorias e objectos pertencentes á administração publica;

b) entrar em um porto por franquia e seguir com sua carga para outro, dentro do prazo regulamentar;

c) entrar por inteiro em um porto e seguir para outro com a mesma carga no todo ou em parte despachada para o consumo ou exportação;

d) transportar de uns para outros portos da Republica passageiros de qualquer classe e procedencia e suas bagagens, animaes e volumes classificados como encomenda ou productos agricolas e fabris, de facil deterioração e valores amocedados;

e) receber em mais de um porto generos manufacturados ou produzidos no paiz, afim de exportal-os para fora da Republica;

f) levar soccorro a qualquer Estado ou ponto da Republica nos casos de fome, peste ou outra calamidade;

g) transportar quaesquer cargas de uns portos para outros nos casos de guerra externa, commoção intestina, vexames e prejuizos causados á navegação e commercio maritimo nacional por cruzeiros ou forças estrangeiras, embora não haja declaração de guerra. (Lei de cab., art. 4º.)

Art. 319. As mercadorias conduzidas de um porto da Republica por navios estrangeiros podem ser vendidas em outros nos de arribada forçada, variação ou força maior. (Lei de cab., art. 5.)

CAPITULO II

CLASSIFICAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES NACIONAES

Art. 320. Para todos os effeitos do presente regulamento, as embarcações nacionaes, exceptuadas as de guerra, são classificadas do seguinte modo:

Divisão A

CLASSE I — Vapores que navegam para o estrangeiro e transportam emigrantes.

CLASSE II — Vapores que navegam para o estrangeiro e transportam passageiros.

CLASSE III — Vapores que navegam para o estrangeiro e não transportam passageiros.

CLASSE IV — Vapores que fazem sómente a grande cabotagem e transportam passageiros.

CLASSE V — Vapores que fazem sómente a grande cabotagem e não transportam passageiros.

CLASSE VI — Vapores que fazem sómente a pequena cabotagem e transportam passageiros.

CLASSE VII — Vapores que fazem sómente a pequena cabotagem e não transportam passageiros.

CLASSE VIII — Vapores que fazem sómente a navegação fluvial ou das lagoas navegaveis e transportam passageiros.

CLASSE IX — Vapores que fazem sómente a navegação fluvial ou das lagoas navegaveis e não transportam passageiros.

CLASSE X — Vapores que fazem a pesca em alto mar.

CLASSE XI — Vapores de recreio que navegam em alto mar.

CLASSE XII — Vapores destinados ao serviço de rebocques ou salvamento da costa.

CLASSE XIII — Vapores ao serviço publico das repartições federaes ou estaduais.

Divisão B

CLASSE I — Navios á vela que navegam para o estrangeiro e transportam passageiros.

CLASSE II — Navios á vela que navegam para o estrangeiro e não transportam passageiros.

CLASSE III — Navios á vela que fazem sómente a grande cabotagem e transportam passageiros.

CLASSE IV — Navios á vela que fazem sómente a grande cabotagem e não transportam passageiros.

CLASSE V — Navios á vela que fazem sómente a pequena cabotagem e transportam passageiros.

CLASSE VI — Navios á vela que fazem sómente a pequena cabotagem e não transportam passageiros.

CLASSE VII — Navios á vela que fazem sómente a navegação fluvial ou das lagoas navegaveis e transportam passageiros.

CLASSE VIII — Navios á vela que fazem sómente a navegação fluvial ou das lagoas navegaveis e não transportam passageiros.

CLASSE IX — Navios de pesca á vela em alto mar.

CLASSE X — Navios de recreio á vela que navegam em alto mar.

CLASSE XI — Navios de regata á vela que navegam em alto mar.

Divisão C

CLASSE I — Embarcações a vapor empregadas exclusivamente no interior dos portos e rios e que transportam passageiros.

CLASSE II — Rebocadores que sahem á curta distancia dos portos.

CLASSE III — Rebocadores e lanchas empregadas exclusivamente nos serviços dos portos e rios.

CLASSE IV — Lanchas a gazolina, naphita, petroleo ou electricas, empregadas exclusivamente no interior dos portos e rios e que transportam passageiros.

CLASSE V — Lanchas a gazolina, naphita, petroleo, gaz ou fluidos e electricas empregadas exclusivamente no interior dos rios e que não transportam passageiros.

CLASSE VI — Draga.

CLASSE VII — Cabreas e guindastes.

CLASSE VIII — Barcas de agua.

CLASSE IX — Lameiros.

CLASSE X — Embarcações a vapor ou movidas por outro meio ao serviço de repartições publicas federaes, estaduais ou municipaes.

CLASSE XI — Bate estacas.

Divisão D

CLASSE I — Embarcações á vela empregadas exclusivamente no interior dos portos e rios e que transportam passageiros.

CLASSE II — Embarcações á vela empregadas exclusivamente no interior dos portos e rios e que não transportam passageiros.

CLASSE III — Embarcações á vela e a remos empregadas exclusivamente no interior dos portos e que transportam passageiros e suas cargas ou bagagens.

CLASSE IV — Pontões, saveiros e catraias.

CLASSE V — Embarcações de pequeno commercio maritimo.

CLASSE VI — Embarcações de regatas á vela no interior dos portos.

CLASSE VII — Embarcações de regata a remos.

CLASSE VIII — Sinos hydraulicos e corpos fluctuantes.

CLASSE IX — Embarcações á vela ou remos ao serviço das repartições publicas federaes, estaduais ou municipaes.

Divisão E

CLASSE I — Embarcações que fazem a pesca na costa.

CLASSE II — Embarcações que fazem a pesca no interior dos portos.

CLASSE III — Embarcações que fazem a pesca fluvial.

Art. 321. As embarcações pertencentes ás divisões A e B estão sujeitas ao registro e as das divisões C, D e E ao arrolament., de conformidade com as regras e preceitos estabelecidos. (Reg. de cab., art. 16.)

CAPITULO III

DO ESTADO CIVIL DOS NAVIOS

Art. 322. Podem obter o titulo de nacional:

a) os navios construidos na Republica;

b) os construidos no estrangeiro e legalmente adquiridos;

c) os que forem capturados ao inimigo e considerados *bona presa*;

d) os que forem encontrados em abandono em alto mar;

e) os que forem confiscados por conravenção ás leis da Republica;

f) os que forem adquiridos por brasileiros em virtude de doação ou venda judicial ou doação *in solutum*. (Codigo Commercial, arts. 457, 458 e 459.)

Art. 323. Para que um navio mercante seja considerado nacional e possa gozar dos privilegios que se relacionam com o titulo de nacional deverá reunir as condições seguintes:

a) ser de inteira propriedade de cidadão brasileiro, residente ou não no territorio da Republica, ou de sociedade ou empresa com sede no mesmo territorio e gerida exclusivamente por cidadão brasileiro;

b) ter capitão ou mestre brasileiro;

c) ter pelo menos dois terços de sua equipagem formados por brasileiros.

§ 1.º Para os effeitos deste regulamento, *pelo expressão de cidadão brasileiro* entende-se:

a) as pessoas de ambos os sexos e de qualquer idade;

b) a mulher brasileira casada com estrangeiro, si, pelo contracto ante-nupcial, além de não haver communhão de bens, lhe couber a administração pessoal e directa dos que lhe forem proprios.

§ 2.º Considera-se nacional:

a) a sociedade em nome colectivo, em commandita simples, ou de capital e industria collectiva constituída, em territorio da Republica, não podendo, porém, fazer commercio maritimo de cabotagem sem que seja cidadão brasileiro o gerente, socio ou não;

b) a sociedade em nome colectivo, ou commandita simples, constituída exclusivamente por brasileiros, fora do territorio da Republica, si tiver o seu contracto archivado no Brazil, a firma inscrita e a gerencia confiada a brasileiro;

c) a sociedade anonyma ou em commandita por acções constituída em paiz estrangeiro, si, obtida autorização para funcionar na Republica, transferir para o territorio della sua sede e tiver por directores ou socios gerentes cidadãos brasileiros. (Lei de cab., art. 3º e reg. de cab., art. 5º.)

Art. 324. O navio perde a nacionalidade brasileira:

a) pela venda a estrangeiro;

b) pela presa feita pelo inimigo em caso de guerra, quando a captura for julgada boa presa;

c) por ter sido confiscado no estrangeiro;

d) por se ter extinguido por naufragio, incendio ou por não haver noticia delle por mais de dois annos;

e) quando o seu proprietario deixar de ser cidadão brasileiro. (Cod. Com. art. 457 e 720.)

CAPÍTULO IV.

DO REGISTRO DOS NAVIOS MERCANTES

Art. 325. Todo o navio nacional deverá ser registrado, com forme o presente regulamento, nas capitânicas dos portos onde tiver domicílio o proprietário. Exceptuam-se as seguintes embarcações, que estão sentas do registro, mas que estão sujeitas a arrolamento e que são consideradas essencialmente nacionais, qualquer que seja o seu proprietário, e como tal não podem fazer outra bandeira que não seja a nacional:

- a) os navios que fazem a pesca nas costas;
- b) os vapores de rebuque, de coberta ou não, empregados no serviço dos portos ou rios navegáveis;
- c) as embarcações à vela e a vapor, destinadas ao interior dos portos ao transporte de passageiros e bagagens, ao serviço de carga e descarga e ao transporte de mercadorias;
- d) as embarcações ao serviço das associações de praticagem e de recreio;
- e) as canoas, botes, catraias, igarités, chalanas e outras semelhantes.

§ 1.º Nos portos onde não houver capitania do porto, o registro do navio poderá ser feito:

- a) nas delegacias das capitânicas dos portos;
- b) nas alfândegas e casas de rendas, onde não existirem aquellas repartições;
- c) nas delegacias do Thesouro Federal, onde não houver repartição aduaneira;
- d) nos consulados brasileiros de Montevideo, Buenos Aires, Assumpção e Iquitos, si os navios tiverem sido adquiridos nas republicas limitrophes, Oriental do Uruguay, Argentina, do Paraguay ou do Peru. (Reg. de cab. art. 7.)

§ 2.º Quando o proprietário residir fora da Republica, o registro do navio deverá ser feito no Districto Federal. (Reg. de cab. art. 9º.)

Art. 326. O navio que não estiver registrado de accordo com o presente regulamento não poderá ser desembarcado pelas capitânicas dos portos.

Art. 327. O navio poderá ser impedido de sair de um porto até que o capitão apresente o titulo do registro, si a capitania do porto o exigir.

Art. 328. As capitânicas e delegacias dos portos terão um livro de registro da inscripção civil de propriedade dos navios nacionais, onde serão feitos os lançamentos de accordo com as disposições seguintes:

- a) nome do navio, seu typo de construção, sua classe e sua armação, e numero de cobertas que tiver;
- b) suas dimensões principaes, em medidas metricas, sua tonelagem bruta, abaixo do convez e líquida comprovadas por certidão de arqueação com referencia á sua data;
- c) lugar onde foi construido, nomes dos constructores, qualidade dos principaes materiais empregados na sua construção e data em que foi lançado ao mar;
- d) nome do constructor da machina, typo e força em cavallos nominacs, typo e numero das caldeiras, com indicação de pressão de regimen e sistema de propulsor;
- e) nação a que pertencia, nomes que teve anteriormente e o titulo por força do qual passou a ser propriedade brasileira, si tiver elle sido construido no estrangeiro;
- f) nome do proprietario ou dos proprietarios, com indicação da parte que couber a cada um dos associados e seus respectivos domicilios;
- g) a especificação do quinhão de cada parte, si for mais de um proprietario e a época de sua aquisição com referencia á natureza e data do titulo, que deverá acompanhar a petição do registro;
- h) época de sua aquisição com referencia á natureza e data da escriptura que deverá acompanhar a petição para o registro, que é a inscripção civil da propriedade do navio. (Arts. 461, 462 e 465 do Col. Com. e reg. de cab. art. 10.)

Art. 329. A arqueação será feita por empregados das alfândegas, conforme a legislação em vigor, ou por pessoas competentes, da escolha dos consules brasileiros ou outros funcionarios a quem incumba o registro nos portos em que não houver repartição aduaneira.

Paragrapho unico. Todas as despesas correrão por conta do proprietario. (Reg. de cab. art. 19.)

Art. 330. Todo o navio, antes de ser registrado, deve ser examinado pela commissão de vistorias á qual se apresentarão os planos do navio, si estiver conforme as disposições do presente regulamento. Final o exame, a commissão fará lavar no livro proprio o respectivo termo, fazendo tambem neste constar: o estado do casco, machinas, caldeiras, machinismos, aparelho, escaleres, marcas, assim como qualquer outra particularidade descriptiva do navio que possa ser exigida para registro, numero de passageiros que o navio poderá transportar, declarando, si necessario, o numero dos que deve transportar nos camarotes, na coberta e no convez.

Paragrapho unico. Deste termo se extrahirá uma certidão para ser annexada ao requerimento pedindo o registro. (Reg. de cab. art. 11, paragrapho unico.)

Art. 331. Um navio para ser registrado deverá ser previamente marcado de modo visivel e duravel e a contento da capitania do porto do modo seguinte:

- a) nome do navio collocado de ambos os lados da proa e na popa onde tambem será marcado o porto de registro; esses nomes serão inscriptos em caracteres romanos de cor clara sobre fundo escuro ou de cor escura sobre fundo claro e deverão ficar distinctamente visiveis. As menores letras não deverão ter menos de quatro pollegadas (10 centimetros de altura);
- b) o numero official do navio e o numero indicativo de sua tonalagem registrada serão gravados no vão da escotilha do porão de ré;
- c) uma escala em medida metrica e em pés, indicativa do calado de agua, será marcada de cada lado do talha mar e do cadaste, em letras romanas ou em algarismos de dois centimetros de altura no minimo; as partes inferiores das referidas letras e algarismos deverão coincidir com a linha de agua a meia retri-la; estas letras ou algarismos serão gravadas ou pintadas de branco e sobre fundo escuro ou vermelho.
- d) a marca do franco bordo (linha da maxima carga) de accordo com o presente regulamento, pinta-la de branco sobre o fundo escuro ou vermelho.

Art. 332. Si a escala indicativa do calado do navio for de qualquer modo inexacta ou susceptivel de poder induzir em erro, o proprietario do navio será passivel de uma multa de 100\$ a 500\$000.

Art. 333. As marcas exigidas nos precedentes artigos deverão ser conservadas cuidadosamente e nenhuma modificação será nellea feita sem a competente autorização.

Art. 334. O proprietario, capitão ou mestre que deixar de marcar o navio pelo modo indicado no art. 331 ou de conservar a marca; que permittir que esta seja encoberta, retada, alterada ou apagada, qualquer que seja o intuito, será passivel de uma multa de 100\$ a 200\$000.

Art. 335. A capitania do porto, tendo conhecimento por seus agentes ou pela commissão de vistoria de que o navio está insufficiente ou inexactamente marcado, poderá impedir a saída, até que tenha sido remediada a insufficiencia ou inexactidão da marca.

Art. 336. O pedido de registro será feito mediante requerimento á autoridade competente pelo proprietario ou seu representante legal. Havendo mais de um proprietario, em nome do que tiver maior quinhão e, sendo iguaes os quinhões, no do representante do maior, o previamente escolhido pelos interessados. Quando o pedido de registro for feito pelo representante do proprietario, deverá ser apresentada a procuração legalizada por ta bellia publico. (Reg. de cab. art. 8º.)

Art. 337. Ao requerimento pedindo registro se deverá juntar:

- a) uma declaração assignada pelo proprietario mencionando todas as indicações exigidas no art. 338.
- b) certidão de idade ou documento legal que prove a qualidade de cidadão brasileiro do proprietario ou director gerente;
- c) certidão do termo de arqueação feita pela Alfândega;
- d) escriptura publica ou titulo por onde o mestre que houve a propriedade;
- e) certidão da vistoria.

Art. 338. Provanlo-se que alguma embarcação registrada como nacional não o é, e que o registro foi obtido subrepticamente ou que perdeu ha mais de seis mezes as condições precisas para a sua nacionalização, o capitão do porto deverá proceder á sua apprehensão, pela á disposição do juiz seccional e tal-a provisoriamente sob sua guarda até ser nomeado depositario definitivo. (Reg. de cab. art. 12.)

Art. 339. Os agentes da Capitania do Porto, os praticos da costa e das barras e outros são obrigados a denunciar á Capitania do Porto as embarcações que incidirem nas disposições do artigo anterior.

Art. 340. Nenhum navio poderá ser construido na Republica sem previa licença da Inspectoria de Portos e Costas, á qual deverão ser apresentados os planos do navio para serem approvados, sendo gratuito todo serviço referente a este assumpto.

Art. 341. Nenhum navio poderá ser desmanchado, sem que previamente seja cancelado seu registro. (Reg. de cab. art. 14.)

Art. 276. Serão cancelados os registros de navios que tiverem perdido a qualidade de brasileiros, que tiverem de ser desmanchados ou que não houver noticia por mais de dois annos, devendo o titulo ser archivado na capitania do porto que o expediu. (Reg. de cab. arts. 14 e 15.)

Art. 342. Nenhuma mutação de nome de navio será feita sem preceder autorização da capitania onde estiver elle registrado ouvido o Inspector de Portos e Costas.

Art. 343. Sempre que o navio mudar de capitão, será esta alteração anotada no registro, pela autoridade que tiver a seu cargo a matrícula dos navios, no porto onde a mudança tiver lugar. (Cod. Com. art. 465.)

Art. 344. No caso de ser uma embarcação vendida a estrangeiro, deverá a referida banlieu proceder ao requerimento à Capitania do Porto. (Reg. de arb. art. 24.)

Art. 345. A Capitania do Porto não consentirá na transferência ou na baixa do registro sem que tenham sido pagas as soldadas vencidas na última viagem, devidas à tripulação, ou sem que tenha sido realizado o depósito da quantia suficiente para esse fim.

Art. 346. Depois de feito o registro de um navio, a Capitania do Porto ou a repartição que fizer o seu registro dará um documento denominado «título de registro», em que serão feitas as declarações relativas à sua entrada no livro respectivo; esse título servirá também para comprovar a nacionalidade do navio.

Art. 347. O capitão ou mestre ou o proprietário do navio que, para fazer o navegar, se servir de um título de registro que não tenha sido legalmente concedido ao referido navio, será por esta infracção sujeito a uma multa de 1:000\$ a 2:000\$, procedendo-se no mais de conformidade com o disposto no artigo 337.

Art. 348. No caso de perda ou extravio do título de registro deverá o proprietário requerer outro à Capitania do Porto de seu registro, a qual dará em substituição do primitivo um novo título com a declaração de segunda via, dando disso conhecimento à Inspectoria de Portos e Costas. Nesta segunda via se deverão lançar todas as anotações constantes do registro.

Art. 349. Si a perda ou extravio se verificar em porto estrangeiro o capitão fará uma declaração, communicando o facto ao agente consular do referido porto, que, segundo o caso, dará um título provisório contendo uma exposição das circunstâncias ocorridas.

Paraphrasis unico. O título provisório deverá ser apresentado à capitania do porto do registro dentro do prazo de 48 horas depois da chegada do navio a esse porto, sob pena de multa de 100\$ a 200\$000.

Art. 350. As modificações por que passar a embarcação serão lançadas no verso do título do registro pela capitania do porto de seu registro ou por uma outra onde se verificarem as modificações.

Art. 351. Sempre que se der uma modificação na propriedade de um navio, o capitão ou mestre deverá apresentar immediatamente depois da mudança, si ella se der no porto de registro do navio, o título de registro à capitania do porto de registro e logo que regressar a esse porto, si a mudança se der durante a sua ausência e si, conforme o artigo precedente, não tiver ainda sido feita a anotação.

Art. 352. A capitania do porto, que houver sido avisada, pela de registro de um navio para fazer essa anotação, pôde exigir do capitão ou mestre a apresentação do título de registro, de modo que o navio não seja impedido de sair, e o capitão não pôde deixar de satisfazer esta exigência, sob pena de multa de 500\$ a 1:000\$000.

Art. 353. No caso de um navio registrado perder-se, incendiarse, naufragar ou haver sido aprisionado pelo inimigo ou deixado, por motivo de mudança de pessoas que não tenham as qualidades exigidas por lei ou por outros motivos, de ser nacional, o proprietário do navio ou de uma parte delle deverá, logo que tiver conhecimento do facto, dar aviso à capitania do porto em que foi registrado, afim de se fazer anotação no seu registro.

Neste caso, a menos que o título de registro tenha sido perdido ou destruido, o capitão do navio deverá immediatamente apresentar à capitania do porto de registro para fazer anotação, si o facto se der durante a sua permanência nesse porto, e dentro de 48 horas depois da chegada ao referido porto, si elle se der durante a sua ausência.

Art. 354. O proprietário, capitão ou mestre que deixar de satisfazer as prescripções do precedente artigo será passível, por infracção, de uma multa de 10 \$ a 500\$000.

Art. 355. As alienações de embarcações brasileiras destinadas à navegação de alto mar só poderão effectuar-se por escriptura publica, na qual se deverá inserir o teor do seu registro, com todas as anotações que nelle houver, sob pena de nulidade. Todos os aprestos, apparelhos e mais pertences existentes a bordo ao tempo de sua venda, são considerados como a ellas pertencentes, ainda que delles não se faça expressa menção; salvo havendo no contracto clausula em contrario. (Cod. Comm., art. 463.)

Art. 356. No caso de venda voluntaria, a propriedade da embarcação passa para o comprador com todos os seus encargos, salvo os direitos dos credores privilegiados que nella tiverem hypotheca tacita. (Cod. Com., art. 470.)

Art. 357. A transferencia ou transmissão de propriedade da embarcação será requerida, no porto em que se realizar o facto, à autoridade encarregada do registro e matrícula, na conformidade

deste regulamento, fazendo-se a averbação, sob pena de não valer contra terceiros.

Art. 358. Quando se fizer a transferencia de um navio registrado ou parte delle, o comprador si terá direito, como proprietário do referido navio, depois que elle ou o representante, quando se tratar de associação, tiver assignado uma declaração de que elle se acha nas condições exigidas pela lei para ser proprietário de um navio brasileiro, ou, si se tratar de uma associação, dos dados relativos à organização e aos negócios da referida associação que demonstrem que ella está apta para ser proprietaria de um navio brasileiro e de que pessoa alguma sem os requisitos da lei tem um direito a título de propriedade sobre um interesse legal ou um beneficio no navio ou em parte delle.

Art. 359. A escriptura de venda deverá ser, apresentada à capitania do porto de registro, afim de ser archivada depois de anotados no livro do registro o dia e hora da apresentação e o nome do proprietário do navio ou parte delle.

As anotações relativas a essas escripturas serão feitas no livro de registro pela ordem de sua apresentação à capitania do porto.

Art. 360. Quando o direito de propriedade sobre um navio ou parte delle for transferido a uma pessoa apta para ser proprietaria de um navio brasileiro, por motivo de casamento, fallecimento, fallencia de um proprietário registrado, ou por motivos e motivos de transmissão não especificados no presente regulamento, a referida pessoa deverá declarar authentica essa transmissão, assignando uma declaração identificando o navio e contendo as devidas declarações exigidas pelo presente regulamento para uma transferencia, o modo pelo qual a propriedade foi transmittida e a pessoa a quem o foi.

§ 1.º Si a transmissão tiver lugar por motivo de casamento, essa declaração deverá ser acompanhada de uma cópia da certidão de casamento e indicar a identidade da mulher proprietaria.

§ 2.º Si tiver lugar por causa de fallecimento, a declaração de transmissão deverá ser acompanhada do acto da representação ou de um extracto official do dito acto.

§ 3.º Si tiver lugar por causa de fallencia, essa declaração deverá ser acompanhada de prova admissivel nesse momento perante os tribunaes como prova do título de pessoas que gerem em virtude de uma fallencia.

Art. 361. Depois de recebida pela capitania do porto a declaração de transmissão acompanhada dos documentos a que se referem os artigos precedentes, será inscripto no livro de registro o nome da pessoa que tiver direito, em virtude da transmissão, como proprietaria do navio cuja propriedade lhe foi transmittida.

Quando se tratar de mais de uma pessoa serão inscriptos os nomes de todas as pessoas que tiverem direito, mas, qualquer que seja o seu numero, deverão ser considerados como fazendo uma só pessoa em face da disposição deste regulamento sobre o numero de pessoas que podem ter direito a serem registradas como proprietarias. (Cod. Com., art. 464.)

Art. 362. Um navio ou parte delle pôde ser dado como penhor em garantia de um empréstimo ou de um outro acto a título oneroso e o título que crear essa garantia só pôde ser passado por escriptura publica, que deverá conter a quantia e juros do empréstimo, o prazo para o pagamento e mo do fazer-lo, e penas em que incorrer por falta de cumprimento, além do que constar de seu registro. (Cod. Com. art. 468.)

Art. 363. A escriptura de que trata o artigo anterior deverá ser immediatamente apresentada à capitania do porto, que fará o devido lançamento no livro de registro e no verso do título de registro e fará nelle o que é essencial a declaração do dia e hora em que foi registrado, para a garantia do credor, o penhor que terá a sua prioridade da data do registro e não da data do acto.

Art. 364. Estas escripturas de penhor serão inscriptas nos livros de registro pela ordem chronologica de sua apresentação à capitania do porto para serem registradas.

Art. 365. Quando um penhor assim registrado tiver sido liquidado, a capitania do porto, a apresentação da prova legal do quitação e requerimento do proprietário, mencionará no livro de registro que o referido penhor foi liquidado.

O credor pignoratício não poderá, pelo effeito do penhor, ser considerado como proprietário do navio ou parte, nem o devedor como tendo perdido a propriedade.

Art. 366. Nenhuma modificação no navio que affecte as indicações do registro poderá ser feita sem previa permissão da capitania do porto.

Art. 367. Quando um navio registrado for modificado a ponto de não se achar mais conforme as indicações do registro relativamente à sua tonelagem e à sua designação, a capitania do porto que permittiu essa modificação fará examinar pelos encarregados das vistorias si a mesma está conforme com a que fora pedida, dando della conhecimento à capitania do porto de registro, si o facto se der ou em outra capitania.

Art. 368. Na falta de licença para essa modificação, o navio será considerado como não registrado devidamente e o proprietário ou capitão ou mestre será passível de uma multa de 500\$ a 1.000\$000.

Art. 369. Para o registro da modificação em um navio, o título de registro será apresentado á capitania do porto para que nella seja anotada a modificação, que será registrada no respectivo livro.

Si essa modificação se der em um porto que não seja o de registro do navio, a capitania do porto que permittir tal modificação dará conhecimento á do porto de registro do navio para que sejam feitas as anotações no registro.

Art. 370. O registro de um navio pôde ser transferido de um porto a outro, mediante requerimento á capitania do porto de seu registro, e acompanhado de uma declaração escripta de todas as pessoas constantes do registro como tendo um interesse no navio como proprietario, credor pignoratício ou por qualquer outro título registrado; mas essa transferência não poderá, de modo algum, fôr os direitos das referidas pessoas ou de alguma dellas. E tes direitos substituídos, a todos os respeito, como si a referida transferência não tivesse sido feita. Antes da transferencia o proprietario deverá provar que a tripulação está paga das soldadas vencidas na ultima viagem ou depositar o seu equivalente em dinheiro.

Art. 371. Quando este pedido for concedido pelo capitão do porto de registro, este dará aviso á do novo porto de registro pedido, com uma cópia de todas as indicações relativas ao navio e com os nomes de todas as pessoas constantes do registro como tendo interesse no navio, seja como proprietario, seja como credor pignoratício.

Art. 372. O título de registro do navio, neste caso, deverá ser entregue á capitania do porto (do novo registro) que o remetterá á do antigo porto para ser archivarlo.

Art. 373. Depois de ter recebido os documentos citados nos artigos precedentes, a capitania do novo porto de registro de accordo com o título e com as informações que lhe foram remetidas pelo do antigo porto de registro dará um novo título de registro, providenciando para que seja immediatamente substituída na popa a marca do porto de registro e remetterá o antigo título á capitania que o havi concedido, afim de ser archivado.

Art. 374. O vendedor de um navio é obrigado a dar ao comprador uma nota por elle assignada de todos os direitos privilegiados a que a mesma embarcação possa achar-se obrigada, a qual deverá ser incorporada ao registro do navio. A falta de declaração de algum credito privilegiado inluz presumpção de má fé da parte do vendedor, contra o qual o comprador poderá intentar a acção criminal que s'ja competente, si for obrigado ao pagamento de algum credito não declarado. (Cod. Com., art. 476.)

Art. 375. Vendendo-se algum navio em viagem, pertencem ao comprador os fretes que vencer nesta viagem; mas, si na data do contracto o navio tiver chegado ao lugar da seu destino, serão do vendedor, salvo convenção em contrario. (Cod. Com., art. 46.)

Art. 376. No caso de venda voluntaria, a propriedade da embarcação pas a para o comprador com todos os seus encargos, salvo os direitos dos credores privilegiados que nella tiverem hypotheca facita. Taes são :

I. Os salarios devidos por serviços prestados ao navio, comprehendidos os de salvados e pilotagem.

II. Todos os direitos de porto e impostos de navegação.

III. Os vencimentos de depositarios, e despesas necessarias feitas na guarda do navio, comprehendido o aluguel dos armazens de deposito dos aprestos eapparelhos do mesmo navio.

IV. Todas as despesas do custeio do navio e suas pertencas, que houverem sido feitas para a sua guarda e conservação depois da ultima viagem e durante a sua estada no porto da venda.

V. As soldadas do capitão, officiaes e gente da tripulação, vencidas na ultima viagem.

VI. O principal e premio das letras de risco, tomadas pelo capitão sobre o casco e apparelhos ou sobre os fretes durante a ultima viagem, sendo o contracto celebrado e assignado antes do navio partir do porto onde taes obrigações forem contrahidas.

VII. O principal e premio de letras de risco, tomadas sobre o casco e apparelhos ou fretes, antes de começar a ultima viagem no porto da carga.

VIII. As quantias emprestadas ao capitão ou devidas por elle, contrahidas para o custeio e concerto do navio durante a ultima viagem com os respectivos premios de seguro, quando em virtude de tales empréstimos o capitão houver evitado firmar letras de risco (Cod. Com., art. 470).

IX. Faltas na entrega da carga, premios de seguro sobre o navio ou fretes e avarias ordinarias, e tudo que respeitar á ultima viagem somente. (Cod. Com. Art. 570).

Art. 377. São igualmente privilegiadas, ainda que fossem contrahidas anteriormente á ultima viagem :

1.ª As dividas provenientes do contracto da construção do navio e juros respectivos, por tempo de tres annos, a contar do dia em que a construção ficar acabada ;

2.ª, as despesas do concerto do navio e seus apparelhos e juros respectivos, por tempo dos dous ultimos annos, a contar do dia em que o concerto terminou. (Cod. Com., art. 471.)

Art. 378. Os creditos provenientes das dividas especificadas no artigo precedente e nos ns. 4. 6. 7 e 8 do art. 376 só serão considerados como privilegiados quando tiverem sido lançados no Registro do Commercio em tempo util, e as suas importancias se acharem anotadas no registro da embarcação. As mesmas dividas, sendo contrahidas fóra da Republica, só serão attendidas achando-se autenticadas com o «visto» do respectivo consul. (Cod. Com., art. 472.)

Art. 379. Os credores contemplados nos arts. 376 e 377 preferem entre si pela ordem dos numeros em que estão collocados; as dividas contempladas debaixo do mesmo numero e contrahidas no mesmo porto procederão entre si pela ordem em que ficam classificadas, o contrario em concursa, sendo de identica natureza ; porém, si dividas identicas se fizem por necessidade em outros portos, ou no mesmo porto a que voltar o navio, as posteriores preferirão ás anteriores. (Cod. Com., art. 473.)

Art. 380. Em seguimento dos creditos mencionados nos arts. 376 e 377 são também privilegiados o preço da compra do navio não pago e os juros respectivos por tempo de tres annos, a contar da data do instrumento do contracto ; e, portanto, porém, que tres creditos constem do documento escripto, lançados no Registro do Commercio em tempo util, e a sua importancia se ache annotada no registro da embarcação. (Cod. Com., art. 474.)

Art. 381. No caso de quebra ou insolvencia do armador do navio, todos os creditos a cargo da embarcação, que se acharem nas precisas circumstancias dos arts. 376, 377 e 380, preferirão sobre o preço do navio a outros credores da massa. (Cod. Com., art. 475.)

Art. 382. Nas vendas judiciaes extingue-se toda a responsabilidade da embarcação para com todos e quaesquer cretores, desde a data do termo de arrematação, e fica subsistindo sómente sobre o preço e quanto este se não levanta.

Talavia, si do registro constar que este está obrigado por algum credito privilegiado, o preço da arrematação será conservado em deposito, em tanto quanto baste para solução dos creditos privilegiados constantes do registro ; e não poderá levantar-se antes do expirar o prazo da prescripção dos creditos privilegiados, ou mostrar que estão todos pagos, ainda mesmo que o exequente seja credor privilegiado, salvo prestando fiança idonea ; pena de nullidade do levantamento do deposito, competindo ao credor prejuizo da acção para haver de quem indevidamente houver recebido, e de parias e damnos solidariamente contra o juiz e escriptão que tiverem passado e assignado a ordem ou mandato. (Cod. Com., art. 477.)

Art. 383. Ainda que as embarcações s'jam reputadas bens moveis, contudo nas vendas judiciaes se guardarão as regras que a lei prescrevem para as arrematações dos bens de raiz, devendo as ditas vendas, além da affixação dos editaes nos logares publicos, e particularmente nas praças do commercio, ser publicadas por tres annuncios insertos, com intervallo de oito dias, nos jornaes de logar que habitualmente publicarem annuncios, e não os havendo, no do logar mais visível. Nas mesmas vendas, as custas judiciaes do processo da execução e arrematação preferem a todos os creditos privilegiados. (Cod. Com., art. 478.)

Art. 384. Emquanto durar a responsabilidade da embarcação por obrigações privilegiadas, pôde esta ser embargada e detida a requerimento de credores que apresentarem títulos legaes (art. 470, 471 e 474 do Cod. Com.), em qualquer ponto da Republica onde se achar, estando sem carga, ou não tendo recebido a lorde mais da quarta parte da que corresponder á sua lotação ; o embargo, porém, não será admissivel achando-se a embarcação com despaços necessarios para poder ser declarada desimpedida, qualquer que seja o estado da carga, salvo si a divida proceder de fornecimentos feitos no mesmo porto e para a mesma viagem. (Cod. Com., art. 479.)

Art. 385. Nenhuma embarcação pôde ser embargada ou detida por divida não privilegiada, salvo no porto de sua matricula ; e mesmo neste, unicamente nos casos em que os devedores são por direito obrigados a prestar caução em juizo, achando-se previamente intentadas as acções competentes. (Cod. Com., art. 480.)

Art. 386. Nenhum navio pôde ser detido ou embargado, nem executado na sua totalidade, por dividas particulares de um compartimento ; poderá, porém, ter logar a execução no valor do quinhão do deodor, sem prejuizo da livre navegação do mesmo navio, prestando os mais compartos fiança idonea. (Cod. Com., art. 483.)

Art. 387. Os documentos que devem ficar archivados na Capitania do Porto são os seguintes : escriptura de venda ou transmissão ou do penhor ; as declarações exigidas pelo presente regulamento e o termo de vistoria, arqueação, etc., e os das outras dividas privilegiadas.

Art. 387. Um navio brasileiro não poderá ser designado por outro nome que não seja aquelle pelo qual foi designado no momento do seu registro e nenhuma mudança de nome poderá ser feita sem prévio consentimento da Capitania do Porto de registro e mediante requerimento á Inspectoria de Portos e Costas, que, si julgar o pedido razoavel, poderá admittil-o e ordenar então que a

notificação della seja publicada de modo e na forma que julgar mais conveniente. (Cod. Com., art. 461, § 6.º)

Art. 389. Quando a mudança de nome de um navio for permitida, esse nome será immediatamente modificado no livro do registro, no título de registro, na proa e na popa do mesmo navio.

Art. 390. Si ficar sufficientemente provado á Inspectoria de Portos e Costas que o nome de um navio foi alterado sem sua autorização, ella ordenará que o novo nome seja substituído pelo que o navio antes tinha; esta correção deverá ser feita no livro de registro, na certidão e no navio, e o infractor será passível da multa de 100\$ a 500\$000.

Art. 391. Quando um navio, depois de haver sido registrado deixar de ser-o, ninguém poderá registral-o e nenhuma capitania, tendo sciencia do facto, o fará registrar sob outro nome que não seja o primitivo, a menos que não haja prévia autorização da Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 392. Um numero qualquer de pessoas poderá ser registrado como co-proprietario de um navio, de uma ou mais partes de um navio, mas esses co-proprietarios serão considerados como constituindo uma só pessoa e não terão direito de dispor separadamente de um interesse ou de uma parte de interesse no navio para o qual foram registrados, sem consentimento dos outros.

Uma associação pôde ser registrada como proprietaria sob o seu nome de associação, desde que esteja legalmente constituída e que tenha autorização para funcionar na Republica.

CAPITULO V

DOS PROPRIETARIOS DOS NAVIOS

Art. 393. Todos os cidadãos brasileiros, com excepção dos corretores e leiloeiros, podem adquirir e possuir embarcações brasileiras, mas a sua armação e expedição só podem gyrar sob o nome e responsabilidade de um proprietario ou comparte, armador ou caixa, que tenha as qualidades requeridas para ser proprietario, sendo, entretanto, dispensavel que seja commerciante matriculado (Cod. Com., arts. 59, 68 e 484).

Art. 394. Todos os proprietarios e compartes são solidariamente responsaveis :

a) pelas dividas que o capitão contrahir para concertar, habilitar e aprovisionar o navio, sem que esta responsabilidade possa ser illidida, allegando-se que o capitão excedeu os limites das suas faculdades ou instruções, si os credores provarem que a quantia pedida foi empregada a beneficio do navio;

b) pelos prejuizos que causar a terceiro por falta da diligencia que é obrigado a empregar para boa guarda, acondicionamento e conservação dos effectos recebidos a bordo.

Essa responsabilidade cessa fazendo aquelles abandono do navio e fretes vencidos e a vencer na respectiva viagem, não sendo permitido o abandono ao proprietario ou comparte que for ao mesmo tempo capitão do navio;

c) pelos prejuizos e avarias causados a outras embarcações e ao material do balisamento dos portos pelo navio;

d) pelas infracções do presente regulamento (Cod. Com., art. 494).

CAPITULO VI

DA TRIPOLAÇÃO

Art. 395. Todo navio nacional deverá ter a tripolação composta de pessoal devidamente habilitado e matriculado nas capitania dos portos, de accordo com o presente regulamento, devendo dous terços della, pelo menos, ser de brasileiros.

Art. 396. Os proprietarios e capitães de navios deverão tripolar os seus navios com o pessoal que julgarem necessario para o serviço dos mesmos e que for sufficiente para garantir a segurança da navegação, de accordo com as capitania dos portos.

Art. 397. Todo navio registrado deverá ter o capitão ou mestre brasileiro.

Art. 398. O capitão de um navio das classes I, II e III da divisão A e das classes I e II da divisão B, deverá ter carta de capitão de longo curso e ter commandado, durante um anno, navio de grande cabotagem ou ter servido como immediato, durante dous annos, em navio de longo curso em viagem.

§ 1.º O capitão de um navio das classes IV e V da divisão A deverá ter carta de 1.º piloto e ter commandado, durante um anno, navio de pequena cabotagem ou ter servido como immediato, durante dous annos, em navio de grande cabotagem em viagem.

§ 2.º O capitão de um navio das classes VI, VII, X, XI, XII e XIII da divisão A e das classes III, IV, IX e XI da divisão B deverá ter carta de 1.º piloto e ter servido como immediato, durante dous annos, em navio de pequena cabotagem.

§ 3.º O capitão de um navio das classes VII e IX da divisão A deverá ter carta de 1.º piloto ou de piloto fluvial, mas si o navio navegar somente nas aguas de um mesmo Estado, o capitão deverá ter pelo menos, carta de mestre.

§ 4.º O mestre de um navio das classes V, VI, VII e VIII da divisão B deverá ter carta de mestre devidamente habilitado, conforme a classe do navio.

§ 5.º Os navios das classes I e II da divisão A deverão ter, além do capitão, mais tres officiaes, devendo o primeiro official ou immediato ter carta de 1.º piloto, pelo menos.

§ 6.º Os navios das classes III, IV e V da divisão A deverão ter, além do capitão, mais dous officiaes, devendo o primeiro official ou immediato ter carta de 1.º piloto.

§ 7.º Os navios das classes I e II da divisão B deverão ter, além do capitão, mais um official com carta de 1.º ou 2.º piloto.

§ 8.º Os navios das classes VI e VII da divisão A deverão ter, além do capitão, mais um official com carta de 2.º piloto, pelo menos.

§ 9.º Os navios das classes VIII e IX da divisão A deverão ter, além do capitão, mais um ou dous praticos, ou pilotos fluviaes, conforme a duração e as circumstancias da navegação.

§ 10. Os navios das classes XI e XII da divisão A deverão ter o numero de officiaes, além do capitão, que for necessario de accordo com o destino e a navegação que tiverem de fazer.

§ 11. Os navios das classes V, VI, VII e VIII da divisão B deverão ter um contra-mestre devidamente habilitado, conforme a classe do navio.

§ 12. Os navios das classes X e XI da divisão B deverão ter um contra-mestre devidamente habilitado.

Art. 399. O primeiro machinista ou chefe de machinas de um navio das classes I, II, III, IV, V, VI, VII e VIII da divisão A deverá ter carta de machinista e ter servido como chefe de machinas de um navio de classe inferior, durante um anno, ou como segundo machinista, durante dous annos, em navio de igual classe pelo menos.

§ 1.º O primeiro machinista ou chefe de um navio das classes IX, X, XI e XII da divisão A deverá ter servido, durante um anno, como segundo em navio de qualquer classe.

§ 2.º Os navios das classes I, II, IV da divisão A deverão ter, além do chefe de machinas, mais dous ajudantes de machinista e um praticante, si a força da machina for superior a 200 cavallos nominaes, e mais dous ajudantes si for inferior em força.

§ 3.º Os navios das classes III e V da divisão A deverão ter, além do chefe de machinas, mais dous ajudantes pelo menos.

§ 4.º Os navios das classes VI e VII da divisão A deverão ter, além do chefe de machinas, mais dous ajudantes; mas si navegarem somente entre dous portos e si a duração da viagem não for superior a 24 horas, poderão ter somente mais um, com carta de ajudante de machinista.

§ 5.º Os navios da classe VIII da divisão A deverão ter, além do chefe de machinas, mais dous ajudantes e um praticante, si a força da machina for superior a 150 cavallos nominaes e no caso contrario mais dous; mas, si navegar somente entre dous portos e si a duração da viagem não for superior a 24 horas, esse numero poderá ser reduzido a um ou dous, respectivamente.

§ 6.º Os navios da classe IX da divisão A deverão ter, além do chefe de machinas, mais dous ajudantes e um praticante, si a força da sua machina for superior a 300 cavallos nominaes, e mais dous, si a sua força for menor; mas, si navegar somente entre dous portos e si a duração da viagem não for superior a 24 horas, esse numero poderá ser reduzido a um ou a dous, respectivamente.

§ 7.º Os navios das classes X, XI, XII e XIII da divisão A deverão ter o numero de ajudantes que for julgado necessario, de accordo com a navegação que tiverem de fazer.

Art. 400. Os navios das classes I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII e IX da divisão A deverão ter, pelo menos, um homem de fogo para cada fôrnalha e por quarto, quando as caldeiras forem singelas, e um para cada seis fôrnalhas e por quarto, quando ellas forem duplas, de modo a ficarem divididas em tres quartos, cantando que o consumo de carvão por hora e por foguista não exceda de 350 kilos e, no caso contrario, deverão elles ser auxiliados pelos carvoeiros que forem julgados pelo proprietario necesarios para o serviço.

Paragrapho unico. Nos navios das classes VI, VII, VIII e IX da divisão A poderão ficar a dous quartos, quando o navio navegar somente entre dous portos e a duração da viagem não exceder de 24 horas.

Art. 401. Os carvoeiros não são obrigatorios quando o consumo de carvão por hora e por foguista não for superior a 350 kilos.

Art. 402. Os navios das classes I e II da divisão A deverão ter, pelo menos, seis marinheiros, inclusive o contra-mestre (chefe dos marinheiros), e quatro moços.

§ 1.º Os navios da classe III da divisão A deverão ter, pelo menos, cinco marinheiros, inclusive o contra-mestre, e dous moços.

§ 2.º Os navios da classe IV da divisão A deverão ter, pelo menos, cinco marinheiros, inclusive o contra-mestre, e quatro moços.

§ 3.º Os navios das classes V, VI, VII, VIII e IX deverão ter, pelo menos, quatro marinheiros, inclusive o contra-mestre, e dous moços.

§ 4.º Os demais navios da divisão A deverão ter o numero de marinheiros que for necessario para o serviço do navio, de accordo com o serviço a que se destinarem.

§ 5.º Os navios de todas as classes da divisão B deverão ter o numero de marinheiros que for necessario, de accordo com o serviço a que se destinarem e com a sua armação.

Art. 403. Cada navio deverá ter um cozinheiro e os que transportarem mais de 10 passageiros, mais um pelo menos.

CAPITULO VII

AJUSTE DE SOLDADA DA GENTE DA EQUIPAGEM, SEUS DIREITOS E OBRIGAÇÕES

Art. 404. O capitão é obrigado a dar ás pessoas da equipagem uma nota por elle assignada em que se declare a natureza do ajuste preço da soldada e a lançar na mesma nota as quantias que se forem pagando por conta. (Cod. Com., art. 543.)

Art. 405. As condições do ajuste entre o capitão e a gente da equipagem, na falta de outro titulo do contracto, provam-se pelo rol da equipagem, subentendendo-se sempre comprehendido no ajuste o sustento da equipagem. Não constando pelo rol de equipagem nem por outro escripto do contracto o tempo determinado do ajuste, entende-se sempre que foi por viagem redonda ou de ida e volta ao lugar em que se effectuou o rol da equipagem. (Cod. Com., art. 543.)

§ 1.º Os ajustes entre o capitão e a gente da equipagem provam-se ainda pelo livro de receita e despesa ou por escriptura publica ou particular. (Cod. Com., arts. 467, 503 e 544.)

§ 2.º O ajuste por mez apenas significa que a soldada será paga mensalmente em quanto durar a viagem, não sendo, portanto, permittido ao marinheiro ou qualquer individuo da equipagem deixar o serviço findo o mez vencido, e assim, enquanto durar a viagem o individuo ajustado é obrigado a prestar os seus serviços.

Art. 406. Achando-se o livro de receita e despesa do navio conforme o rol da equipagem e escripturado com regularidade, fará inteira fé para solução de qualquer duvida que possa suscitar-se sobre as condições do contracto das soldadas; quanto, porém, ás quantias entregues por conta prevalecerão, em caso de duvida, os assentos lançados nas notas de que trata o art. 404. (Cod. Com., art. 544.)

Art. 407. As viagens são consideradas terminadas depois da descarga no porto inicial do rol da equipagem.

Art. 408. São causas de força maior para rompimento de viagem:

- a) declaração de guerra ou interdicto de commercio entre o porto de sahida e o porto do destino da viagem;
- b) declaração de bloqueio do porto ou peste declarada nelle existente. (Cod. Com., art. 548.)
- c) prohibição de admissão, no mesmo porto, dos generos carregados na embarcação;
- d) detenção ou embargo da embarcação (no caso de se não admittir fiança ou não ser possível dal-a) que exceda ao tempo de noventa dias;
- e) innavegabilidade da embarcação acontecida por sinistro, devendo a prova do sinistro que a produziu fazer-se no lugar onde acontecer ou no mais visinho;

Art. 409. A gente da equipagem pólo ser justa:

- a) por viagem;
- b) para diversas viagens;
- c) por viagem redonda ou de ida e volta ao porto da sahida;
- d) por um prazo determinado;
- e) por partes ou quinhões no frete.

Art. 410. Quando contractados, por viagem redonda ou para diversas viagens ou por tempo determinado as soldadas podem ser ajustadas ao mez.

Art. 411. A gente da equipagem tem direito:

1.º, ao abono da soldada de um mez, além da que tiver vencido, si depois de matriculada se romper a viagem no porto inicial do rol de equipagem, por facto do dono, capitão ou afretador, si for ajustada ao mez, e a metade da soldada ajustada si for por viagem. Quando, porém, o rompimento da viagem tiver lugar depois de sahida do porto inicial do rol da equipagem, os individuos justos ao mez tem direito a receber, não só pelo tempo vencido, mas também pelo que seria necessario para regressarem ao porto da sahida ou para chegarem ao de destino, fazendo-se a conta por aquelle que se achar mais proximo, pagando-se aos contractados por viagem redonda como si a viagem se achasse terminada. Tanto os individuos da equipagem justos por viagem, como os justos ao mez, tem direito a que se lhes pague a despesa de passagem do porto de despedida para aquelle onde ou para onde se ajustaram, que for mais proximo, essa obrigação cessando sempre que os individuos da equipagem possam encontrar soldada no porto de despedida. Si o rompimento da viagem se der por causa de força maior e si a embarcação se achar no porto de ajuste, a equipagem só tem direito ás soldadas vencidas (Cod. Com., art. 547);

2.º, a ser paga pelo tempo vencido desde a sahida do porto até o dia em que for despedida, si for contratada ao mez e si o rompimento da viagem por causa de força maior acontecer achando-se a embarcação em algum porto de arribada (Cod. Com., art. 549);

3.º, a metade de suas soldadas, no caso de detenção ou embargo durante o impellimento, não excedendo este de noventa dias, si os individuos da equipagem foram justos ao mez; sendo, porém, aquelles que forem justos por viagem redonda obrigados a cumprir seus contractos até o fim da viagem (Cod. Com., art. 550);

4.º, a receber as soldadas por inteiro, si for justa ao mez e si o dono da embarcação vier a receber indemnização pelo embargo ou detenção, recebendo os justos por viagem redonda na devida proporção (Cod. Com., art. 550);

5.º, a fazer novo ajuste quando o proprietario, antes de começada a viagem, der á embarcação destino differente daquelle que tiver sido declarado, no contracto ou a receber o vencido ou a reter o que tiver recebido adiantado, si não quizer ajustar se de novo. (Cod. Com., art. 551);

6.º, a ajustar-se de novo ou a retirar-se, si, não havendo no contracto estipulação em contrario, depois da chegada da embarcação ao porto de seu destino e ultimada a descarga, o capitão, em lugar de fazer o seu retorno, tratar a sua embarcação para ir a outro destino. (Cod. Com., art. 552);

7.º, a receber um augmento de soldada na proporção da prolongação da viagem, além do ajustado por viagem, quando fora da Republica o capitão achar bom navegar para outro porto livre e nelle carregar ou descarregar, caso este em que a equipagem não poderá despedir-se (Cod. Com., art. 552);

8.º, a parte das indemnizações que se concederem ao navio, quando o rompimento, retardação ou prolongação da viagem provier de factos dos carregadores, quando for justa a partes ou quinhão no frete, não tendo direito á indemnização alguma quando for causado por força maior (Cod. Com., art. 553);

9.º, ás indemnizações proporcionaes respectivas, quando o rompimento, retardação ou prolongação da viagem provier de facto do capitão e si a gente da equipagem for justa por partes ou quinhão (Cod. Com., art. 553);

10, ao pagamento por inteiro, quando a viagem for mudada para porto mais visinho ou abreviada por outra qualquer causa e si a gente da equipagem for ajustada por viagem (Cod. Com., art. 553);

11, a haver a soldada contractada por inteiro si, ajustada por viagem redonda, quando depois de matriculada, for despedida sem justa causa, e si ajustada ao mez, far-se-ha a conta pelo tempo médio do tempo que costumar gastar-se nas viagens para o porto de ajuste (Cod. Com., art. 554);

12, a pedir-se antes de começada a viagem, nos casos seguintes:

- a) quando o capitão mudar do destino ajustado;
- b) si depois do ajuste a Republica for envolvida em guerra maritima ou houver no licaas certas de peste no lugar do destino;
- c) si assoldada para ir em comboio, este não tiver lugar;
- d) morrendo o capitão ou sendo despedido;

13, a demandar a rescisão do contracto, achando-se o navio em bom porto, quando forem maltratados ou quando o capitão houver faltado com o devido sustento; fora desses casos nenhum individuo da equipagem poderá intentar litigio contra o navio ou capitão antes de terminada a viagem (Cod. Com., art. 557);

14, as soldadas vencidas na viagem do sinistro, si a embarcação for desprezada ou naufragar, não tendo o dono direito a reclamar as que tiver pago adiantadas (Cod. Com., art. 558);

15, a ser paga de suas soldadas por inteiro, si a embarcação aprisionada se recuperar, achando-se ainda a equipagem a bordo (Cod. Com., art. 559);

16, a ser paga das soldadas vencidas na ultima viagem, com preferencia a outra qualquer divida anterior, até onde chegar o valor da parte do navio que se puder salvar, e, não chegando esta, ou nenhuma parte se tendo salvado, pelos fretes ou carga salva, quando salvar-se do naufragio alguma parte do navio ou da carga; sendo paga somente pelo frete dos salvados e em devida proporção do rateio com o capitão, si estiver justa a parte.

Entende-se, ultima viagem, o tempo decorrido desde que a embarcação principiou a receber o lastro ou a carga que estiver a bordo na occasião do aprezamento ou naufragio (Cod. Com., art. 559);

17, a vencer a soldada ajustada quando adoecer em viagem o em serviço do navio, por conta do qual será o curativo; si, porém, a doença for adquirida fora do serviço do navio, cessará o vencimento da soldada, emquanto ella durar, e a despesa de curativo será por conta das soldadas vencidas e, si estas não chegarem, por seus bens ou pela soldada que possa vir a vencer (Cod. Com., art. 550);

18, ás despesas de seu enterro, quando fallecer durante a viagem, tendo os herdeiros direito á soldada devida até o dia de fallecimento, si estiver justa ao mez; até o porto de destino, si a morte acontecer em caminho para elle, sendo o ajuste por viagem

1.ª e volta, acontecendo em torna viagem, si o ajuste for feito a bordo (Cod. Com., art. 561);

2.ª, a ser considerada como viva, para todos os vencimentos e interesses que possam vir aos de sua classe, até que a embarcação chegue ao porto de seu destino, qualquer que seja o ajuste, quando for morta em defesa da embarcação ou ao for aprisionada em acto de defesa da embarcação (Cod. Com., art. 562);

3.ª, a exigir o seu pagamento dentro de tres dias depois de terminada a descarga, com juros da lei de mora, acabada a viagem, quando não for justa ao mez (Cod. Com., art. 563);

4.ª, a exigir as soldadas vencidas dentro de tres dias depois de terminada a viagem, quando ajustar-se para diversas viagens (Cod. Com., art. 563);

5.ª, a hypotheca tacita do navio e fretes para serem pagos das soldadas vencidas na ultima viagem, com preferencia a outras dividas menos privilegiadas (Cod. Com., art. 564).

Art. 412. A gente da equipagem tem os deveres seguintes:

1.º, cumprir as leis da Republica e o presente regulamento;

2.º, obedecer sem contradicção ao capitão e demais officiaes nas suas respectivas qualidades e abster-se de brigas, sob pena de poder ser despedido ou soffrer as penas correccionaes estabelecidas neste regulamento (Cod. Com., arts. 497, 498 e 499);

3.º, ir para bordo prompto para seguir viagem no tempo ajustado;

4.º, não sahir do navio, nem passar a noite fora, sem licença do capitão, sob pena de perdimento de um mez de soldada;

5.º, não retirar os seus effectos de bordo sem serem revistados pelo capitão ou pelo seu immediato sob pena de perdimento de um mez de sua soldada;

6.º, não carregar sua embarcação, ainda mesmo a pretexto de ser no seu camarote ou nos seus agasalhados, mercadorias de sua conta particular, sem consentimento por escripto do dono do navio ou dos affretadores, sob pena de pagamento do frete dobrado; mas, si for mercadoria prohibida, ficará sujeita á pena imposta para este caso;

7.º, auxiliar o capitão em caso de ataque do navio ou desastre sobre vindo á embarcação ou á carga, seja qual for a natureza do sinistro, sob pena de perdimento das soldadas vencidas;

8.º, finda a viagem, fundear o desapparellhar o navio, conduzir-o a surgidouro seguro e amarrar-o sempre que o capitão o exigir, sob pena de perdimento das soldadas vencidas;

9.º, não abandonar a viagem antes de começada, depois que estiver matriculado, nem se ausentar antes de acabada, sob pena de poder ser compellido com prisão ao cumprimento do contracto, a repor o que se lhes houver pago adiantado e a servir um mez sem receber soldadas;

10.º, prestar os depoimentos necessarios para ratificação dos processos testemunháveis e protestos formados a bordo, recebendo pelos dias de demora uma indemnização proporcional ás soldadas que venciam e, faltando a este dever, não terá acção para demandar as soldadas vencidas;

11.º, não seduzir um tripolante a abandonar o seu navio, nem impedir que embarque com ameaças ou por força, sob pena do pagamento de uma multa de 100\$ a 200\$, sendo aggravante si ambos pertencerem á equipagem de um mesmo navio;

12.º, prestar, tão depressa quanto possível, depois de se achar em terra á autoridade do posto mais proximo, e, si for preciso, por intermedio do respectivo consul, as informações seguintes: sobre o navio sossobrado ou abandonado, nome do navio abandonado: o seu signal distinctivo; o nome de seu porto de registro, do de procedencia e do de destino, uma descripção succinta do proprio navio e seu apparelho, o ponto em que foi abandonado e, com tanta precisão quanto possível, o tempo e as correntes encontradas antes do abandono e, no caso de haver o casco ficado abandonado, qual a direcção provavel em que deverá ter sido arrastado e si se pretendeu ou não dar quaesquer passos no sentido de salvá-lo (Convenção de Washington);

13.º, antes de abandonar o navio e sempre que for possível, izar qualquer signal significativo ou uma esphera ou qualquer objecto semelhante onde possa melhor ser visto, mas onde também não possa se confundir com algum signal regulamentar e, outrosim, largar por mão as escotas e adriças de todas as velas que não estiverem ferradas. (Convenção de Washington.)

CAPITULO VIII

DOS CAPITÃES OU MESTRES

Art. 413. Para ser capitão ou mestre de embarcação brasileira, requer-se ser cidadão brasileiro, domiciliado no territorio da Republica, com capacidade para poder contractar validamente e estar matriculado na Capitania do Porto (Cod. Com. art. 496.)

Art. 414. O capitão ou mestre é o commandante da embarcação; toda tripolação lhe está sujeita e é obrigada a obedecer e a cumprir as suas ordens em tudo quanto for relativo ao serviço do navio. É elle responsavel pela efficacia e segurança da navegação, pela disciplina interna, pelo conforto e satisfação dos passageiros,

pelo recebimento e entrega das malas do correio, valores, bagagens dos passageiros, das cargas e por tudo quanto a ellas disser respeito. (Cod. Com. art. 497.)

Art. 415. O capitão ou mestre tem o direito de:

1.º, escolher e ajustar a gente da tripolação e despedil-a nos casos em que a despedida possa ter lugar, obrando de concerto com o dono ou armador nos logares onde estes se acharem, e não pôde ser obrigado a receber na tripolação individuo algum contra sua vontade;

2.º, impor penas disciplinares aos individuos da tripolação que perturbarem a ordem do navio, commetterem falta de disciplina ou deixarem de fazer o serviço que lhes competir; e até mesmo, proceder á prisão por motivo de insubordinação, ou qualquer outro crime committido a bordo, ainda mesmo que o delinquente seja passageiro; formando os necessarios processos, os quaes é obrigado a entregar com os presos ás autoridades competentes no primeiro porto da Republica onde entrar (Cod. Com. arts. 498 e 499);

3.º, contrahir dividas, tomar dinheiro a risco sobre o casco e pertences do navio e remanescente dos fretes, depois de pagas as soldadas e até mesmo na falta absoluta de outro recurso, vender mercadorias da carga para o reparo ou provisão da embarcação, declarando nos titulos das obrigações que assignar a causa de que estas provenham, quando em falta de fundos durante a viagem, não se achando presente algum dos proprietarios da embarcação, seus mandatarios ou consignatarios e, na falta desses, algum interessado na carga ou mesmo quando, achando-se elles presentes, não providenciarem, não podendo, porém, nos portos onde residirem os donos, seus mandatarios ou consignatarios, fazer despesa alguma extraordinaria com a embarcação sem consentimento destes. Estes actos só deverão ser praticados depois de prévia deliberação tomada de accordo com os officiaes da embarcação e de ser lavrado no diario de navegação o termo da necessidade da medida tomada (Cod. Com. arts. 514, 515, 516 e 517);

4.º, ser indemnizado pelos donos de todas as despesas necessarias que fizer em utilidade da embarcação e em fundos proprios ou alheios, com tanto que não tenha excedido as suas instrucções nem ás facultades que por natureza são inherentes á qualidade de capitão (Cod. Com. art. 520);

5.º, ajustar fretamentos, segundo as instrucções que tiver recebido, não se achando presentes os proprietarios, seus mandatarios ou consignatarios (Cod. Com. art. 513);

6.º, recusar fazer viagem, sobre vindo peste, guerra, bloqueio ou impedimento legitimo da embarcação sem limitação de tempo quando a embarcação estiver fretada para porto determinado (Cod. Com. art. 533);

7.º, ser indemnizado de sua soldada e ser posto, á custa do proprietario ou do fretador, no logar onde começar a viagem si sem justa causa for despedido antes de finda a mesma (Cod. Com. art. 532);

8.º, deliberar com voto de qualidade em tudo quanto interessar o navio e a carga, e mesmo deliberar contra o vencido sob sua responsabilidade (Cod. Com. art. 509);

9.º, fazer alijar carga quando por motivo de brça maior e no interesse geral ou quando se tratar de volumes contendo materias explosivas e perigosas, embarcadas em contravenção á lei e ao presente regulamento;

10.º, promover a venda do navio, provada a sua navegabilidade mediante prévio consentimento de seu dono sempre que isso for possível (Cod. Com. art. 531);

11.º, receber as soldadas primagens e ajustadas, mesmo se houver contestações, no qual caso prestará fiança de as repor, si houver lugar;

12.º, exigir dos donos ou consignatarios, no acto da entrega da carga, que depositem ou affiancem a importancia do frete, avarias grossas e despesas a seu cargo e, da falta do prompto pagamento, deposito ou fiança, podendo requerer embargo pe os fretes, avarias e despesas sobre as mercadorias de carga emquanto estas se acharem em poder dos donos ou consignatarios ou estiverem fora das estações publicas ou dentro dellas; e mesmo requerer a sua venda immediata, si forem de facil deterioração ou de guarda arriscada ou despendiosa. A acção de embargo prescreve passados 30 dias a contar da data da descarga (Cod. Com., art. 527);

13.º, officiar nos casamentos a bordo *in articulo mortis*;

14.º, escrever e approvar os testamentos maritimos;

15.º, reconhecer assignaturas escriptas a bordo durante a viagem.

Art. 416. O capitão ou mestre tem o dever de:

1.º, cumprir e fazer cumprir por todos os seus subordinados as leis da Republica e o presente regulamento (Cod. Com. art. 530);

2.º, manter a disciplina interna de seu navio, tendo sempre em mente que, embora cada official a bordo tenha deveres especificados e algum tanto independentes entre elles, é o capitão o unico responsavel pela inteira direcção de seu navio e pela conveniente e boa execucao de seus deveres por parte dos officiaes de todas as classes sob suas ordens (Cod. Com. art. 530);

3.º, tomar todas as precauções para maior segurança de seu navio, quer no mar quer no porto;

4º, cumprir e fazer cumprir os regulamentos para evitar abalamento e os desbalismamentos;

5º, ter escripturação regular de tudo quanto diz respeito à administração do navio e à sua navegação, tendo para esse fim quatro livros distinctos encadeados e rubricados pela Capitania do Porto, a saber: 1º, livro de carga em que se assentará diariamente as entradas e saídas das cargas com declaração especificando as marcas e números dos volumes, nomes dos carregadores e consignatários, portos da carga e descarga, fretos ajustados e quaisquer outras circunstâncias occorrentes, que possam servir para futuros esclarecimentos os nomes dos passageiros, com declaração do lugar de seu destino, e a relação da sua bagagem; 2º, livros de receita e despesa em que se lançará, debaixo de competentes títulos, em forma de contas correntes, tudo quanto receber e despesar respectivamente a embarcação, abrindo-se assento a cada um dos indivíduos da tripulação com a declaração do seus vencimentos e de qualquer onus a que se achem obrigados, e a carga do que receberem por conta de suas soldadas; 3º, diário de navegação em que se assentará diariamente, emquadrado o navio se achar em algum porto, os trabalhos que tiverem lugar a bordo e os concertos ou reparos do navio e em que se assentará também toda a derrota a viagem, notando-se diariamente as observações que os capitães e pilotos são obrigados a fazer, todas as occorências interessantes a navegação, acontecimentos extraordinários que possam ter lugar a bordo, com especialidade os temporales, e os danos ou avarias que o navio ou a carga possam sofrer, as deliberações que se tomarem por accordo dos officiaes da embarcação e os competentes protestos (Cod. Com. arts. 501, 502, 503 e 504);

Além destes tres livros, os navios a vapor deverão ter mais diário de machinas em que o machinista de quarto consignará todas as occorências que se derem na machina durante as horas de serviço, quer em viagem quer no porto, livro esse que deverá ser encadernado e rubricado pela Capitania do Porto;

6º, não seduzir nem desencaminhar marinheiro matriculado em outra embarcação, sob pena de multa de 100\$ por cada individuo que desencaminhar e de ser obrigado a entregar o marinheiro seduzido que existir a bordo de seu navio, além de ser responsabilizado pelas estadias de demora si a embarcação por esta falta deixar-se de fazer a vela (Cod. Com. art. 509);

7º, não receber a bordo tripulante sem estar devidamente matriculado e com a nota de desembarque do ultimo navio devidamente authenticada pela capitania, sob pena de 100\$ de multa;

8º, fazer inventariar, na véspera da partida do porto de carga, na presença do piloto e contra-mestre, as amarras, ancoras, vela, e o mastro, com declaração do estado em que se acharem, inventario este que deverá ser assignado pelo capitão, piloto e contra-mestre, e fazer anotar no diário de navegação com as mesmas assignaturas, todas as alterações que durante a viagem soffrer qualquer dos referidos artigos (Cod. Com. art. 503);

9º, permanecer a bordo, desde o momento em que começa a viagem de mar até a chegada do navio a surgidouro segura e bom porto, e tomar os pilotos e praticos necessários em todos os lugares em que os regulamentos, o uso e a prudencia o exigirem, sob pena de responder por perdas e danos que da sua falta resultarem (Cod. Com. art. 507);

10, não abandonar a embarcação por maior perigo que essa offereça fora do caso de naufragio e incendio; e quando julgar-se indispensavel o abandono, empregar a maior diligencia possivel para salvar todos os effectos do navio e cargas e com preferencia os papeis e livros da embarcação, dinheiros e mercadorias de maior valor devendo, em todo o caso, ser o ultimo a sair do navio (Cod. Com. art. 508);

11, não alterar a derrota que era obrigado a seguir e não ratificar acto algum extraordinario de que possa provir damno ao navio ou a carga, sem ter precedido deliberação tomada em junta composta de todos os officiaes da embarcação e na presença dos interessados do navio ou na carga, si algum se achar a bordo (Cod. Com. art. 509);

12, não entrar em porto extranho ao de seu destino sinão quando alli for levado por força maior, e, neste caso, sair no primeiro tempo opportuno que offerecer, sob pena de responder pelas perdas e danos que da demora resultar ao navio e a carga (Cod. Com. art. 510);

13, ter o maior cuidado em que cada individuo a bordo coadjuve o seu lugar e o seu dever em caso de incendio ou emergência imprevista de salvação, fazendo exercicios sempre que for possível;

14, dar prudente resguardo a todas as pontas de terras, ilhas, rocos e recifes e em geral a costa e a aproximação destas; fazer frequentes marcações de pontos ou marcas bem diffitas que possam ser bem visiveis e convenientes para determinação da posição do navio, que deverá ser feita com cuidado modo a não poder haver o menor engano; fazer uso de um repetidamente tendo sempre em vista que o seu uso não deve ser reservado somente para as occasiões em que houver duvida sobre a posição do navio, mas sim para verificar a posição sup-

posta, mesmo quando haja razão para suppor que ella esteja bem determinada;

15, ter o maior cuidado para assegurar a boa ordem e a serventia das embarcações do navio, que não deverão permanecer muito tempo nos turcos, mas que deverão ir á agua sempre que uma oportunidade se offerecer (Convenção de Washington);

16, apresentar-se ao consul brasileiro, nas primeiras 24 horas uteis, quando entrar em porto estrangeiro, e a depositar em suas mãos a guia ou manifesto da Alfândega, indo de algum porto do Brazil, e o rol de equipagem, e declarar e fazer anotar nelle, pelo mesmo consul, no acto de apresentação, toda e qualquer alteração que tenha occorrido sobre o mar na tripulação do navio e, antes da saída, as que occorrerem durante a estadia no mesmo porto, quando houver alteração;

17, apresentar o rol de equipagem original á Capitania do Porto na volta da embarcação ao porto de onde saiu ou naquillo em que largar o seu commando dentro, das 24 horas uteis, depois que der fundo e for declarado em livro pratica, e fazer as mesmas declarações ordenadas no paragrapho precedente, sob pena de ser multado em 100\$ por cada individuo que apresentar de menos, si não apresentar todos os que foram nutridos ou não fizer constar devidamente a razão da falta, prescrevendo, passados oito dias depois do referido tempo, qualquer acção de procelimento que possa ter lugar contra elle por falta pelo mesmo commettida no rol durante a viagem; sendo responsavel por todas as perdas e danos que por culpa sua, commissão ou impericia sobrevierem a carga ou mesmo o navio (Cod. Com. arts. 511 e 512);

18, velar pela guarda, bom acondicionamento e conservação da carga e de quaesquer effectos que receber a bordo, de que é considerado verdadeiro depositario, e pela sua prompta entrega á vista do conhecimento; principiando a correr a sua responsabilidade desde o momento em que a recebe e findado no acto da entrega no lugar que se houver convencionado ou que estiver em uso no porto de descarga (Cod. Com. arts. 519 e 520);

19, não pôr carga alguma no convéz ou em logares não permittidos pelo presente regulamento e, quando permittido, não pôr no convéz da embarcação sem ordem ou consentimento por escripto dos carregadores, sob pena da multa de 100\$ no primeiro caso e no segundo de responder pessoalmente por todo o prejuizo que dali resultar (Cod. Com. art. 521);

20, não lastrar mal a embarcação nem receber carga superior a de seu registro, sob pena da multa de 500\$ a 1.000\$, além de outras penas em que possa incorrer si do facto resultar graves perigos para o navio e pessoas de bordo;

21, não collocar carga no convéz dos navios de passageiros, quando permittido, de modo a prejudicar a franca circulação e bem estar dos mesmos, sob pena de 500\$ a 1.000\$ de multa e ser obrigado a retirá-la;

22, não receber carga de terceiro sem consentimento por escripto do afretador quando a embarcação estiver fretada por inteiro (Cod. Com. art. 522);

23, não carregar nem permittir que qualquer individuo da tripulação carregue na embarcação, ainda mesmo a pretexto de ser na sua camara ou nos seus agasalhados, mercadorias de sua conta particular sem consentimento por escripto do dono do navio ou dos afretadores, sob pena do pagamento do frete dobrado (Cod. Com. art. 523);

24, não fazer commercio algum por sua conta particular, si não houver convenção em contrario, quando navegar em parceria a lucro commum sobre a carga, sob pena de correrem por conta delle todos os riscos e perdas e de pertencerem aos demais parceiros os lucros que houver (Cod. Com. art. 524);

25, não fazer com os carregadores ajustes publicos ou secretos que revertam em beneficio particular, debaixo de qualquer titulo ou pretexto que seja, sob pena de correr por conta delle e dos carregadores todo risco que acontecer e de pertencer ao dono do navio todo lucro que houver (Cod. Com. art. 525);

26, resistir por todos os meios que lhe dictar a sua prudencia a toda e qualquer violencia que possa intentar-se contra a embarcação, seus pertences e carga, e, si for obrigado a fazer entrega de tudo ou de parte, munir-se com os competentes protestos e justificações no mesmo porto ou no primeiro onde chegar (Cod. Com. art. 256);

27, ratificar com seu juramento, dentro das 24 horas uteis depois da entrada perante a autoridade competente do primeiro porto onde chegar e tendo presente o diário de navegação, todos os processos testemunháveis e protestos formados a bordo, tendentes a comprovar sinistros, avarias ou qualquer perda ou arribada (Cod. Com. arts. 505 e 743);

28, solicitar do juiz competente, e, onde o não houver, da autoridade local a quem competir, que nomeie depositario para receber os generos e pagar os fretes devidos por conta de quem pertencer, quando por ausencia do consignatario ou por se não apresentar o portador do conhecimento á ordem, ignorar a quem deva competentemente fazer a entrega (Cod. Com. art. 523);

29, não deixar, sendo contra tado para uma viagem certa, de a concluir sem causa justificada (Cod. Com. art. 532);

30, proceder ao inventário dos bens que deixar algum passageiro ou individuo da tripulação que fallecer a bordo, com assistência dos officiaes da embarcação e de duas testemunhas, que serão com preferencia passageiros, pondo tudo em boa arrecadação e logo que chegar ao porto da sahida fazer entregar o inventario e bens ás autoridades competentes e, no estrangeiro, ao consul do Brazil (Cod. Com. art. 534);

31, lançar o termo de obito do passageiro ou individuo da tripulação fallecido a bordo, dentro das 24 horas seguintes, e em presença de duas testemunhas, termo este que deverá ser enviado por duas cópias authenticas á autoridade competente no primeiro porto onde chegar;

32, lançar o termo do nascimento de quem for dado á luz a bordo, dentro das 24 horas seguintes, em presença do pae se estiver a bordo, e de duas testemunhas, termo que deverá ser enviado por duas cópias authenticas á autoridade competente no primeiro porto onde chegar o navio;

33, receber em tempo marcado e fazer immediata entrega das malas do correio;

34, prestar contas de sua gestão ao dono do navio, entregando o saldo, livros e mais objectos do archivo (Cod. Com. art. 535);

35, promover os termos de regulação e repartição da avaria grossa, devendo exigir antes de abrir as escotilhas do navio que os consignatarios da carga prestem fiança ao pagamento da avaria grossa, na parte de sua contribuição de rateio (Cod. Com. arts. 783, 784 e 785);

36, permanecer junto de outro navio em todos os casos de abalroamento entre dous navios, até assegurar-se de que elle não carece mais de socorro e pro tar-lhe, bem como ao seu capitão, equipagem e passageiros (si houver) todo o auxilio possível e necessario para salvar-os de qualquer perigo permanente do mesmo abalroamento, sempre que isso for possível e praticavel sem risco serio para seu proprio navio, equipagem e passageiros (si houver) (Convenção de Washington);

37, prestar á Capitania do Porto ou consul as informações precisas quando tiver avistado algum casco sossobrado e abandonado, do qual aliás cumpre-lhe fazer menção tão exacta quanto possível no diario de navegação (Convenção de Washington);

38, dar, á autoridade do primeiro porto onde em seguida entrar, informação de qualquer baixio, recife ou qualquer outro estorvo, tal como qualquer massa de gelo fluctuante que houver descoberto, fazendo acompanhar a noticia de completa descripção do estorvo e de todas as indicações que possam ajudar a determinar a sua posição, como por exemplo: o tempo decorrido desde a ultima observação astronomica de confiança e a marcha do chronometro. Si o estorvo consistir em algum baixio ou parcel, deverá ser dada a profundidade accusada sobre elle pela sonla. Quando a terra se achar á vista, a posição do baixio ou parcel deverá ser igualmente determinada por meio de marcação de objectos fixos e visiveis, cumprinda ainda em tal caso fazer menção dos desvios da agulha nisso empregada, e de como e quando esses desvios foram calculados. Tambem será de rigor observar angulos entre os referidos objectos fixos e completar a informação com um esboço da costa e a posição do observador (Convenção de Washington);

39, informar á Capitania do Porto de qualquer alteração no funcionamento dos pharões, boias e balizas, fazendo de tudo menção no diario de navegação;

40, anotar na caderneta de matricula o embarque do tripulante e dar os bilhetes do desembarque com o attestado de comportamento e habilitação profissional;

41, ter a bordo, sob pena de 100\$ a 200\$ de multa e detenção do navio até a apresentação dos mesmos, os papeis seguintes:

- a) titulo de registro;
- b) rol de equipagem;
- c) a licença annual da capitania para o navio;
- d) o passaporte da alfandega;
- e) os manifestos da alfandega;
- f) o regulamento das capitánias;
- g) o Código Commercial;
- h) código de signaes e o respectivo regimento. (Cod. Com. art. 456);

CAPITULO IX

DA MATRICULA DO PESSOAL EMPREGADO NA VIDA DO MAR

Art. 417. A matricula ou inscripção maritima instaurada nas capitánias de portos para os individuos nacionaes e estrangeiros empregados na vida do mar comprehende duas categorias:

1ª, todos os individuos empregados na vida do mar, inclusive os praticos e o pessoal maritimo das repartições publicas federaes estaduais e municipaes;

2ª, os pescadores.

Art. 418. Todos os individuos matriculados nas capitánias de portos ficam sujeitos ao sorteio militar para o serviço da armada

nacional, na forma e época determinada pelo Governo, e, por tal motivo, ficam isentos de qualquer outro serviço militar.

Art. 419. A matricula se effectua na capitania á vista do requerimento assignado pelo proprio ou a seu rogo perante o capitão do porto e duas testemunhas, devendo constar na petição: o nome, filiação, nacionalidade, naturalidade, idade, estado, residência e ramo de vida; o requerente juntará certidão de idade ou documento legal que a suppra e attestado de comportamento passado pelo delegado de policia do lugar de moradia, que ficarão archivados na capitania.

§ 1.º Aos menores de 21 annos se exigirá tambem por escripto e firma reconhecida por notario publico a permissão dos paes, tutores ou juizes competentes.

§ 2.º Para os estrangeiros se fará mais a exigencia da declaração do respectivo consul, servindo essa de licença, si estiver nella prova de idade acompanhada da de identidade da pessoa.

§ 3.º A capitania não matriculará, sobre qualquer pretexto, individuos menores de 16 annos.

Art. 420. A matricula deverá conter: nome, filiação, nacionalidade, naturalidade, idade, residencia, ramo de vida, signaes caracteristicos e particulares, podendo mais ser adoptada qualquer prova de identidade, quando o Governo julgar conveniente e a assinatura do matriculado.

§ 1.º Depois de feito o lançamento de taes declarações em livro especial distribuido segundo a ordem alphabetica do nome dos matriculados, se entregará uma caderneta-matricula, conforme o modelo approved e que servirá para o individuo exercer a sua profissão.

§ 2.º Na caderneta-matricula se farão as annotações da data e lugar do embarques e desembarques, destino da viagem, comportamento, capacidade e do preceituado no presente regulamento quanto ás condições exigidas para o exercicio do cargo de categoria superior; o nome do navio e numero e porto de registro e tonelagem ou força da machina.

§ 3.º Tambem se annotarão no livro e na caderneta as transfe-rencias de ramo de vida, baixas, etc.

Art. 421. A baixa da matricula só se realizará em virtude do requerimento dos matriculados e por causa justificada e após o consentimento do capitão do porto.

Art. 422. As matriculas serão renovadas quando estiverem extinguidas ou inutilizadas, quando houver sido perdida, caso este que deve ser justificado ou ainda quando o do titular mudar seu domicilio para outra circumscricção, e, neste ultimo caso, deverá requerer sua inscripção á capitania de seu novo domicilio.

Na nova matricula se fará declaração da capitania que expediu a matricula anterior e o seu numero.

Art. 423. As matriculas serão visadas annualmente na época prefixada neste regulamento, com o sello correspondente á taxa estabelecida para a matricula, sendo o sello inutilizado pelo capitão do porto.

Paraphrasis unico. O «visto» será lançado nas folhas sob o titulo «Observações».

Art. 424. Os attestados de comportamento e habilitação passados pelos capitães ou mestres serão annotados pela capitania na caderneta-matricula com as designações seguintes: BOM, REGULAR, MÁO, para o comportamento e BASTANTE, BOCA e NENHUMA para a habilitação.

Art. 425. Ninguém poderá ser matriculado como contra-mestre sem ter servido durante tres annos como marinheiro e sem apresentar attestado de seus dous ultimos commandantes de que tem conhecimento da arte de marinheiro e dos rumos da agulha e da maneira de dirigir por elles a embarcação, luzes regulamentares do bordo e regras para evitar abalroamento no mar.

Art. 426. Os commissarios deverão apresentar attestados do capitão ou proprietario, como vão servir nessa qualidade a bordo.

Art. 427. O marinheiro não poderá ser matriculado como tal sem ter servido durante tres annos como moço a bordo do navio, em viagem, e apresentar attestado de seu ultimo commandante de que tem as habilitações necessarias.

Art. 428. Os foguistas deverão ter servido durante tres annos a bordo e em viagem como carvoeiro e apresentar attestado do chefe de machinas do ultimo navio em que tiver servido de que tem as habilitações necessarias.

Art. 429. Os artifices deverão apresentar attestado de proprios de estaleiros legalmente licenciados e com a firma reconhecida por tabellião.

Art. 430. As matriculas da primeira categoria effectuada nas capitánias terão as designações seguintes: capitão de longo curso, 1º piloto, 2º piloto, piloto fluvial, praticante de piloto, medico, machinistas, ajudante de machinistas, praticante de machinista, aprendiz de machinista, commissario, mestre de pequena cabotagem, pratico, contra-mestre, marinheiro, moço, foguista, carvoeiro, talheiro (compreheende criados dispenseiros, cozinheiros etc.), arraes, emadores e artifices (compreheunde calafates, carpinteiros, serralheiros).

§ 1.º Os indivíduos matriculados poderão servir na navegação do barra fora ou do traço dos portos independente de transferência de matrícula, com excepção dos arraes e remadores que só poderão funcionar no tráfego dos portos ou navegação de águas interiores.

§ 2.º As matrículas da segunda categoria são para pescadores e deverão ser reformadas na época fixada neste regulamento.

§ 3.º Os officiaes do quadro activo da armada e os reformados terão matrícula de capitão de longo curso, sendo a matrícula dos primeiros substituída pela licença do Governo para empregar nos navios mercantes e ficarão sujeitos ao presente regulamento.

Art. 431. O indivíduo que perder a matrícula a si poderá adquirir outra na capitania que expidiu a matrícula perdida e depois de apresentar certificado de desembarque do ultimo navio em que esteve embarcado com indicação do rol de equipagem em que foi inscripto.

Paraphrasis unico. Provando-se que qualquer indivíduo já matriculado em uma circumscripção requereu e obteve nova matrícula em outra capitania, deverá ser cassada a matrícula e enviada para a Inspectoria de Portos e Costas e multado o infractor de 100\$ a 200\$000.

CAPITULO X

DO ROL DE EQUIPAGEM

Art. 432. O rol de equipagem, denominado matrícula pelo Código Commercial, conforme o modelo anexo a este regulamento, será apresentado á capitania do porto pelo capitão ou mestre, além de ser lavrado o competente termo de ajuste da soldada e receber a assignatura do capitão do porto depois de convenientemente conferido e sellado pelo secretario, e deverá ser reformado de seis em seis mezes ou quando não houver mais linhas para inscripção de tripolante ou quando houver sido substituído o capitão ou mestre da embarcação.

Art. 433. Sempre que houver inclusão de tripolante no rol, deverá haver termo de ajuste na capitania do porto.

Art. 434. Os ajustados deverão assignar o rol nos logares que lhes são destinados, sendo os nomes dos que não souberem escrever escriptos pelo secretario da capitania do porto na presença do ajustado. (Cod. Com., art. 467.)

Art. 435. Ratificados os ajustes constantes no rol pelas respectivas partes, será lavrado pelo secretario o termo do ajuste, que assignará com o capitão ou mestre e capitão do porto.

§ 1.º Os officiaes serão dispensados de comparecer na capitania para ratificação do ajuste, sendo esta considerada feita desde que as assignaturas dos rões combinem com a da matrícula pessoal.

§ 2.º Para a renovação do rol será dispensado o comparecimento dos tripolantes do rol renovado, sendo a ratificação do ajuste feita pelo confronto das assignaturas dos rões velho e novo com a da matrícula pessoal do tripolante, no entretanto será obrigatorio o comparecimento do tripolante novo para a ratificação de seu ajuste, ou quando as assignaturas não combinarem (Cod. Com., art. 467.)

Art. 436. Com o rol entregará o capitão ou mestre uma lista nominal dos ajustados com especificação das respectivas soldadas para ficar archivada na capitania do porto como parte complementar do termo do ajuste. A lista ditada, sellada e assignada pelo capitão ou mestre será rubricada pelo capitão do porto depois de conferida com o rol da equipagem.

Art. 437. O capitão ou mestre que de volta de sua viagem não apresentar o livro diario de navegação, convenientemente escripturado, com todas as occorrencias que se derem a bordo, quer interessando á navegação, quer á policia naval, quer aos direitos das pessoas que conduzirem a bordo, incorrerá na multa de 100\$, e não poderá justificar qualquer alteração no pessoal ajustado no porto inicial de sua viagem, se não constarem devidamente no livro diario de navegação a sua causa e os processos para o desembarque do tripulante ou passageiro (Cod. Com., art. 514.)

Art. 438. Nenhum capitão ou mestre depois de haver assignado na capitania do porto o ajuste da soldada e o rol da equipagem da embarcação poderá despedir tripolante algum antes de findar-se o prazo do ajuste ou a viagem emprehendida, salvo os casos especificados como causa justificada para a despedida; e aquelles que o fizerem, serão multados em 100\$000 pela capitania do porto em que o ajuste tiver sido feito, por cada tripolante que for assim despedido.

Art. 439. Nenhum capitão ou mestre poderá, no meio da viagem, desembarcar por doente tripolante, sem deixar-lhe os recursos para seu tratamento, subsistencia e transporte para o porto de sua matrícula, senão aquelle que deixar o tripolante ao desamparo multado pela capitania em 200\$000 e obrigado a pagar ao tripolante a soldada por inteiro até o dia de sua chegada ao porto de sua matrícula, e a indemnizal-o de todas as despesas do curativo da molestia adquirida no serviço do navio, e da importância do transporte. Salvo si a molestia não tiver sido adquirida em serviço,

Art. 440. Quando o tripolante adoecer no curso da viagem no serviço do navio e não poder ser tratado a bordo, deixará a alguma casa de saúde ou a sua propria residência para ter o devido curativo, vencendo a soldada por inteiro até regressar ao navio, devendo a capitania do porto fazer constar no rol da equipagem o desembarque do tripolante, mencionando essa causa. (Cod. Com., art. 520.)

Art. 441. Quando a molestia do tripolante não for adquirida no serviço do navio e por sua natureza não possa ser curada a bordo, será facultado ao tripolante desembarcar em qualquer porto, pagando-lhe o capitão as soldadas vencidas e devendo para desembarcar comparecer com o capitão ou mestre na capitania do porto para serem as suas declarações tomadas por termo e constar no rol da equipagem, salvo caso de impossibilidade. (Cod. Com., art. 500.)

Art. 442. Nenhum tripolante será desembarcado do navio, salvo os casos previstos no art. 440, antes de findo o prazo de seu contracto e de sua volta ao porto de seu ajuste, sinão mediante termo de distracto ou rescisão do trato nos casos em que é isso facultado, devendo para esse fim o capitão ou mestre com o tripolante, que vai desembarcar, comparecer na capitania do porto, levando com o processo que tiver instaurado a bordo para a rescisão do trato e despedida do tripolante a matrícula deste, além de ser lavrado o competente termo de distracto ou de rescisão, que deverá constar no rol da equipagem, para ser justificada a falta ou o desembarque do tripolante pela capitania do porto da matrícula do navio, onde será multado em 100\$ o capitão ou mestre, por tripolante, que deixar de apresentar na volta da viagem ou de fazer constar devidamente no rol a causa de sua falta. (Cod. Com., artigo 500.)

Art. 443. A conferencia do rol da equipagem só terá logar na volta do navio ao porto inicial da viagem ou de sua matrícula, onde terá logar o ajuste da soldada.

§ 1.º As capitancias dos portos de escala das embarcações em viagem não lançarão no rol da equipagem sinão as notas relativas ás alterações havidas no seu pessoal, devendo declarar sempre a causa que motivou o desembarque ou a alteração havidá, e constante de termo que deve ser lavrado no livro competente de ajuste de soldada e distracto ou rescisão do ajuste. Não havendo alteração alguma no pessoal do rol nenhuma nota será nelle feita.

§ 2.º Haverá termo de ajuste todas as vezes que o capitão ou mestre tenha de a lmitir a bordo pessoa matriculada na capitania do porto para serviço de embarcação; distracto quando, nos casos facultados por este regulamento, houver desembarque do tripolante; rescisão, quando houver despedida, deserção ou falta de comparecimento do tripolante a bordo na hora da saída da embarcação.

§ 3.º Sempre que houver ajuste de distracto deverão comparecer á capitania do porto as partes contractantes; e sempre que houver rescisão deverão ser as matrículas dos tripolantes remetidas á Capitania do Porto com os competentes processos lavrados a bordo pelo capitão ou mestre, sem os quaes não será dada a rescisão, e nem como tendo justificado a falta do tripolante.

§ 4.º Os capitães ou mestres deixarão também sempre que houver alterações uma lista geral da tripulação, idêntica á do porto inicial da viagem, incluindo as modificações havidas.

§ 5.º Si houver alterações, os capitães ou mestres procederão de conformidade com o *capítulo VI título IV*.

Art. 444. Nenhum capitão ou mestre poderá suspender o seu navio para emprehender viagem antes de informar-se si toda a tripulação contractada se acha a bordo, e não deixará o porto sem haver communicado por escripto ao capitão do porto a falta de qualquer tripolante, remetendo-lhe a competente caderneta para ser elle preso ou substituído por outro no caso de não ser possível sua captura, podendo ser feita a communicação do facto ao funcionario da Capitania do Porto que se achar a bordo ou de serviço, devendo em qualquer caso mencionar a occorrença no diario de navegação. O que deixar de assim proceder não terá justificado a falta do tripolante para a multa em que incorrer.

Art. 445. Todo aquelle matriculado que deixar de seguir no navio em que se tiver contractado, ou desertar em occasião que não possa ser preso para ser compelido a embarcar, e for encontrado depois da partida do navio, será detido até o regresso deste e impedido de fazer outro engajamento até aquelle regresso e com a obrigação de apresentar-se diariamente na Capitania do Porto sob pena de ser recolhido preso por quinze dias.

Art. 446. Onde não houver capitania, o capitão ou mestre requisitará a prisão ás autoridades policiaes da localidade.

Art. 447. A Capitania do Porto poderá permittir a saída da embarcação sem o tripolante si não for possível, pela hora, a captura ou substituição do ausentado, devendo, nesse caso, o facto ser mencionado no rol pela Capitania do porto de escala seguinte.

Paraphrasis unico. Feita a anotação na caderneta, a Capitania a enviará pelo correio para a Capitania do Porto inicial onde faz o rol de equipagem.

Art. 448. O capitão ou mestre que conduzir a bordo pessoa que não conste no rol da equipagem ou lista de passageiros será multado em 100\$000.

Art. 449. O desembarque do tripolante só se pode verificar pelas causas seguintes e na forma prescripta por este Regulamento:

1ª, perpetração de algum crime ou desordem grave que perturbe a ordem da embarcação, falta de disciplina ou cumprimento de deveres, depois de esgotados os meios coercitivos deste Regulamento;

2ª, embriaguez habitual;

3ª, ignorância do mister para que o individuo se tiver ajustado;

4ª, qualquer occorrença que o inhabilite para desempenhar as suas obrigações;

5ª, molestia adquirida em serviço do navio e que não possa ser tratada a bordo;

6ª, molestia não adquirida em serviço do navio e que não possa ser tratada a bordo;

7ª, rescisão do contracto, de accordo o capitão com o tripolante.

8ª, ajuste prévio para desembarcar em determinado porto, si constar este ajuste no rol;

9ª, prisão do tripolante pelas autoridades por crimes ou causas determinadas;

10, deserção.

§ 1º. A capitania fará a notificação no rol de equipagem na columna propria, com a enumeração da causa que motivou o desembarque e depois de lavrar os respectivos termos nos livros competentes.

§ 2º. As causas quinta e sexta serão justificadas perante a capitania onde se verificar o desembarque, com attestado do medico de bordo ou da saude publica si não houver medico a bordo. (Cod. Com., art. 555.)

Art. 450. Todas as vezes que desembarcar o tripolante, com excepção da decima causa, o capitão, depois de preenchidas as exigencias dos artigos anteriores, fará entrega ao tripolante de sua caderneta e de um bilhete de desembarque, affirm de ser anotado pela capitania nessa caderneta os attestados de conducta e habilitação exarados no bilhete.

O que assim não proceder pagará 200\$ de multa.

Art. 451. Todo capitão ou mestre de embarcação que faltar com os alimentos estabelecidos para as pessoas da tripulação, será obrigado a pagar-lhe em dinheiro a importância da ração ou parte que tiver deixado de dar-lhe, ficando, além d'isso, sujeito a uma multa de 50\$ que lhe será imposta pelo capitão do porto, que, em inquerito summario, apurará a falta por queixa do prejudicado.

Art. 452. Todo o tripolante que terminar o seu contracto e desembarcar deverá comparecer nas 24 horas uteis, á capitania com a respectiva caderneta e bilhete affirm de serem lançadas as respectivas notas.

Art. 453. O tripolante poderá reclamar contra a nota lançada pelo capitão em seu bilhete, devendo nesse caso, o capitão do porto abrir inquerito a respeito; e, si ficar provado ser injusto o attestado, deverá o capitão ser multado em 200\$, independente da acção judicial que pode promover o offendido.

Art. 454. O tripolante que fizer ou alterar fraudulentamente o bilhete de desembarque ou a nota da caderneta, usar qualquer caderneta que não lhe pertença será processado conforme os casos, e será multado em 200\$ não podendo embarcar sem haver pago a multa.

Art. 455. Das decisões proferidas pelos capitães de portos, haverá recurso para as instancias determinadas neste Regulamento, quer da parte dos capitães ou dos tripolantes, si forem acceitas as justificações de uns em detrimento dos outros.

CAPITULO XI

DAS PENAS DISCIPLINARES DA COMPETENCIA DOS CAPITÃES OU MESTRES

Art. 456. São penas disciplinares da competencia dos capitães ou mestres:

1ª, admoestação em particular e em termos comedidos;

2ª, exclusão da mesa do commandante ou dos passageiros, sendo as refeições servidas em mesa separada, por tempo determinado ou até o seu desembarque no caso de reincidência;

3ª, prohibição de conservar-se na tolda, além de uma hora por dia, por tempo determinado não excedendo de cinco dias, ou até o seu desembarque no caso de reincidência;

4ª, prohibição de sahir do camarote além de duas horas por dia por tempo determinado;

5ª, suspensão do serviço de bordo de um a cinco dias, ficando a bordo quando em viagem ou no curso desta, e indemnizando a alimentação;

6ª, serviço dobrado de quarto;

7ª, prohibição de licença para baixar á terra por um a cinco dias;

8ª, detenção no camarote ou respectivo alojamento de um a dez dias, fazendo ou não o serviço que lhe competir nas horas de

quarto, vencendo no primeiro caso a soldada e perdendo no segundo;

9ª, prisão a ferros no alojamento, não fazendo serviço de um a dez dias, perdendo a soldada ou não dos dias de prisão;

10, multa até um mez da soldada vencida;

11, servir a bordo até um mez sem vencimento de soldada;

12, desembarque no porto de escala ou da matricula por despedido.

Art. 457. Aos passageiros serão applicadas as penas de um a quatro, e a todas as pessoas da tripulação serão applicaveis as penas do artigo anterior excepção da nota que não é cabivel aos officiaes maiores e menores do navio.

Art. 458. As penas disciplinares não serão applicadas cumulativamente.

Art. 459. O capitão ou mestre deverá mencionar no diario de navegação todos os castigos disciplinares que tiver imposto, expozicão dos motivos que occasionarem; devendo nos bilhetes de desembarque lançar a nota respectiva para ser anotada na caderneta-matricula pela Capitania do Porto.

Art. 460. Nenhum capitão ou mestre poderá applicar penas disciplinares sem ouvir o accusado.

Art. 461. São faltas passiveis das penas disciplinares do que tratam os §§ 1 a 12 do art. 450:

1ª, attentar contra as regras da moralidade, decencia, disciplina e policia de bordo;

2ª, desrespeitar ou desacatar o capitão ou mestre, quando não haja injúria;

3ª, alterar, brigar ou ter conflicto com outra pessoa de bordo quando não resulte acto passivel de punição criminal;

4ª, faltar ao serviço nas horas determinadas ou deixar de o cumprir;

5ª, excusar-se ao trabalho ou ao serviço, ou trabalhar propositalmente mal;

6ª, desrespeitar a seu superior, não cumprindo suas ordens, ou respondendo-lhe ou dirigindo-se a elle indisciplinadamente e em termos improprios;

7ª, sahir de bordo sem licença;

8ª, deixar o serviço, ou seu posto no quarto ou fainta, sem licença ou justo motivo;

9ª, apresentar-se embriagado para o serviço;

Art. 462. São faltas passivas das penas de 10 a 12:

1ª, não ir para bordo para seguir viagem depois de ajustado;

2ª sahir de bordo e passar a noite fora sem licença do capitão ou mestre;

3ª, retirar de bordo seus effectos sem ser revistado pelo capitão ou mestre;

4ª, não auxiliar o capitão em caso de ataque ao navio ou desastre;

5ª, retirar-se de bordo antes do navio estar descarregado, desapparelhado e conduzido a surgidouro seguo quando finda a viagem;

6ª, abandonar a viagem iniciada antes de finda;

7ª, embriaguez habitual;

8ª, reincidencia em acto de insubordinação de indisciplina para com o capitão ou officiaes do navio.

CAPITULO XII

DO ARROLAMENTO DAS EMBARCAÇÕES

Art. 463. Não são sujeitos ao registro:

a) os navios que fazem pescaria nas costas;

b) os vapores de reboque, de cobertura ou não, empregados nos serviços dos portos ou rios navegaveis;

c) as embarcações á vela e a vapor, destinadas no interior dos portos ao transporte de passageiros e bagagens, ao serviço de carga e descarga e ao transporte de mercadorias;

d) as embarcações ao serviço das associações da praticagem e as de recreio;

e) as canoas, botes, catraias, igarités, chalanas e outras semelhantes.

Art. 464. Essas embarcações que pertencem ás diversas classes das divisões C, D e E, estão sujeitas ao arrolamento e são consideradas nacionaes, qualquer que seja o seu proprietario; e como tal não poderão, em caso algum, izar outra bandeira que não seja a da Republica.

Art. 465. O arrolamento se realizará a vista do requerimento dirigido ao capitão do porto pelo proprietario da embarcação e mediante apresentação do titulo legal de aquisição.

Paragrapho unico. Na petição deverão constar os dizeres exigidos para o lançamento no livro respectivo, e a declaração de sujeitar-se ás tarifas de fretes de transporte organizadas pela Capitania do porto.

Art. 466. Em livro proprio denominado «Livro de arrolamento» se farão os lançamentos de accordo com as disposições seguintes:

1.º, nome da embarcação (si tiver) seu typo de construção e armação;
2.º, suas dimensões principais em medidas metricas;
3.º, typo de machina e força em cavallos nominis; typo e numero das caldeiras com indicação da pressão do regimen e systema do propulsor;

4.º, serviço a que se destina que é designado pela classe e divisão;

5.º, data e lugar da construção, sempre que se puder;

6.º, nome do proprietario e respectivo domicilio.

§ 1.º O arrolamento para as embarcações citadas corresponde ao registro para as embarcações de cabotagem e longo curso (divisões A e B).

§ 2.º Depois de feita a inscripção de uma embarcação, a capitania dará um documento denominado «Arrolamento» em que serão transcritas as declarações feitas no livro.

Art. 467. Por ocasião do arrolamento deverão as capitánias e as embarcações, marcando-lhe o numero de passageiros e carga que podem comportar.

Art. 468. Nenhuma embarcação poderá entrar em serviço sem estar arrolada, sob pena de 50\$ a 100\$00 de multa e apprehensão até a legalização de seus documentos; o que deverá ser feito no prazo de quinze dias, findos os quaes será a embarcação vendida em leilão publico.

Art. 469. O arrolamento é permanente e a sua baixa nos livros da Capitania só se realizará a requerimento do proprietario da embarcação, quando esta não servir mais para navegar ou for vendida a individuo que resida em outra circumscripção na qual deverá ser a mesma arrolada.

Art. 470. As transferencias de propriedade e de novo destino a que venha ter a embarcação serão averbadas no verso do livro e do arrolamento.

Art. 471. Todas as embarcações arroladas, além da matricula, pessoal de seus tripolantes, a qual deve estar em poder de cada um ou do patrão ou arraes, deverão ter a bordo a tabella de fretes e uma chapa com o numero correspondente ao da licença da capitania, documento sem o qual não poderão empregar-se no tráfego do porto e rios navegaveis, sob pena de 12\$ a 36\$000 de multa e apprehensão das embarcações.

Art. 472. Estas licenças que ficarão registradas na capitania, deverão ser reformadas, annualmente, na época determinada neste regulamento, recebendo o proprietario, com a licença, uma chapa correspondente que deverá ser fixada no lugar determinado.

Paragrapho unico. As transferencias de propriedade serão annotadas no verso da licença.

Art. 473. As capitánias, no interior dos portos, distribuirão as embarcações pelas estações, designando a cada uma o lugar onde deve estacionar conforme as conveniências do serviço geral do porto e as do tráfego em que se empregarem.

Art. 474. As embarcações terão o seu numero de ordem do arrolamento e a letra do alphabeto que designar a estação, assignalada em ambos os bordos, sob pena de 12\$ a 36\$000 de multa.

Art. 475. As embarcações e corpos fluctuantes das repartições: federaes, estaduais e municipais (classes X divisão C e classe IX divisão D) serão arroladas nas capitánias mediante comunicação escripta do chefe da repartição a que pertencer, fazendo esse constar todos os dizeres exigidos para o arrolamento, bem assim qual o patrão ou arraes a quem vae ser confiada a embarcação.

§ 1.º Os chefes das ditas repartições requisitarão o cancelamento do arrolamento das embarcações quando tenham sido desmanchadas ou alienadas.

§ 2.º Tais embarcações terão uma letra do alphabeto para designar a repartição a que pertencerem.

§ 3.º Essas embarcações não estão sujeitas a pagamento de taxa e licença annual, mas a vistoria das capitánias; o seu arrolamento, porém, deve ser feito em livro especial e para constar em columna propria na estatística organizada pela Capitania do Porto, a cujo fim se destina o arrolamento.

Art. 476. Pelas infracções da policia naval em que incorrerem essas embarcações, responderão os respectivos mestres, patrões ou arraes, qualquer que seja o Ministerio ou repartição a que pertençam.

CAPITULO XIII

DA TRIPOLAÇÃO DAS EMBARCAÇÕES ARROLADAS (DIVISÕES C, D e E)

Art. 477. As embarcações das diversas classes das divisões C, D e E deverão ter a tripolação que for necessaria para o serviço a que se destinarem.

Art. 478. As embarcações das classes I, II, III, VI, VII, VIII, IX e X da divisão C deverão ter sempre um arraes, devidamente habilitado e, pelo menos, dois marinheiros (remadores), devendo ter mais um machinista com carta de praticante de machinista pelo menos e um foguista.

Paragrapho unico. As embarcações das diversas classes da divisão C, quando tiverem de sair barra fora em distancia supe-

rior a 30', deverão levar mestre de pequena cabotagem pelo menos e pessoal que for necessario para segurança de sua navegação.

Art. 479. As embarcações das classes IV e V da divisão C de mais de 15 toneladas brutas estão sujeitas ás disposições de vistorias do casco e machinas e ás de arraes e machinistas.

§ 1.º As de menos de 15 toneladas brutas, qualquer que seja o serviço em que se empregarem, poderão ser manobradas e governadas por uma só pessoa, devidamente licenciada pela Capitania do Porto com matricula de conductor; mas estão sujeitas á inspecção de casco e machinas.

§ 2.º Os conductores das embarcações a que se refere o paragrapho precedente quando forem de recreio são dispensadas da matricula, devendo, entretanto, tirar uma licença para conduzi-las. A licença e a matricula serão concedidas, independentemente de exame de habilitação, mas poderão ser cassadas ou suspensas pelo capitão do porto, no caso de prova da incapacidade, negligencia ou violação das regras por parte do conductor.

§ 3.º O conductor cuja licença tiver sido cassada não poderá obter outra antes de decorridos seis meses.

CAPITULO XIV

DES VISTORIAS

Art. 480. Haverá em cada capitania e delegacia uma comissão de vistorias, presidida pelo capitão do porto ou pelo seu ajudante e composta de technicos nomeados pelo Ministro da Marinha, por proposta do inspector de Portos e Costas, encarregado de proceder ás vistorias a que são obrigadas todas as embarcações mercantes, comprehendidas as do tráfego do porto, empregadas no serviço de transporte de passageiros, cargas ou materiais, assim como as de rebuque, pesca e recreio.

Paragrapho unico. Nos portos de grande affluencia, poderá haver mais de uma comissão de vistorias.

Art. 481. Na falta de peritos nomeados pelo Ministro da Marinha, o capitão do porto designará pessoa de reconhecida capacidade e honestidade para constituir a comissão.

Art. 482. As embarcações miudas, á vela ou á remos, empregadas no tráfego do porto e na pesca (divisão D classe I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII e IX; divisão E, classes I, II e III), estão dispensadas das vistorias periodicas, ficando, entretanto, sujeitas ás exigidas para o arrolamento e as do art. 223.

Art. 483. As vistorias deverão ser requeridas ao capitão do porto oito dias antes, pelo menos, pelos proprietarios das embarcações ou seus prepostos ou capitães quando se tratar de vistorias obrigatorias, e serão feitas *ex-officio* quando se tratar de vistoria exigida pelo regulamento para o registro.

Art. 484. Vinte e quatro horas depois de despatchado o requerimento para vistoria a comissão deverá reunir-se a bordo da embarcação para proceder ao exame da mesma.

Art. 485. Os navios nacionaes a vapor ou á vela são obrigados á vistoria do casco e machina de seis em seis meses, e uma vez por anno a essa mesma vistoria em secco ou no dique.

Paragrapho unico. Esses prazos poderão ser reduzidos até limite minimo de tres mezes, si a comissão de vistorias julgar conveniente devendo a comissão declarar as suas razões.

Art. 486. A vistoria será feita tendo a embarcação os portos varridos e saos e as caldeiras completamente frias e limpas, sob pena de 100\$ de multa.

Art. 487. A comissão se fará acompanhar de operarios, si forem precisos, para auxiliarem-na.

Art. 488. Concluida a vistoria, a comissão se dirigirá á Capitania do Porto onde o secretario lavrará, em livro proprio, o termo da vistoria, o qual deverá conter os fundamentos do parecer sobre o estado da embarcação vistoriada, suas condições de navegabilidade e si está appropriada ao serviço a que se destina; termo este que deverá ser estampilhado e assignado pelo secretario e os membros da comissão e de que se extrahirá uma certidão para ser entregue ao proprietario ou seu preposto.

Art. 489. As declarações da comissão de vistorias devem conter os seguintes itens:

a) que o casco do navio está em boas condições e appropriado ao serviço a que se destina;

b) que as embarcações miudas, boias de salvação, pharóes, sinais, bussolas e abrigos para passageiros do convés estão nas condições exigidas por este regulamento;

c) o prazo dentro do qual o casco for julgado em condições de poder navegar e em segurança (si for menor do que o prazo maximo determinado neste regulamento) não podendo esse prazo minimo ser menor de tres mezes;

d) o limite dentro do qual o navio, a juizo da comissão de vistorias, não estará mais em condições de servir (si estiver em condições de ser necessaria esta declaração);

e) que a machina e caldeiras estão em boas condições e appropriadas ao serviço a que é destinado o navio;

f) o prazo dentro do qual forem as machinas e caldeiras julgadas em condições de poderem funcionar com segurança (si

for menor do que o prazo determinado neste regulamento) não podendo esse mínimo prazo ser inferior a tres mezes;

g) que as valvulas de segurança estão nas condições exigidas por este regulamento e qual o limite de peso que deve ser collocado nas mesmas valvulas;

h) o prazo dentro do qual a machina e caldeira, a juizo da comissão, não deverão ser e nsideradas em condições de poder funcionar com segurança (si estiverem em estado de ser necessaria essa declaração);

i) que as installações electricas de esgoto dos porões e de incendio estão de accordo com as disposições regulamentares.

Art. 490. Si algum dos membros discordar do parecer da maioria, assignará vencido declarando as razões da divergencia.

Art. 491. O capitão ou mestre que, depois de vistoriada a embarcação, não tiver a bordo os apetrechos necessarios para salvamento, para extincção de incendio ou para outros misteres, devidamente dispostos em seus lugares proprios e promptos a funcionarem, incorrerá na multa de 500\$ a 1:000\$, além de ser impedido de sahir do porto; e do dobro, si pela falta tiver occorrido algum accidente em que ponha em risco a segurança do navio ou das pessoas a bordo.

Art. 492. Todo capitão ou mestre ou proprietario que terminado o prazo da vistoria, ou houver sido sua embarcação julgada incapaz de navegar, continuar a trafegar ou empregar no serviço a que se destina ou fazer vapor para mover sua machinas, ou para outro qualquer fim, incorrerá na multa de 500\$ a 1:000\$, e, quando intimado a não proseguir, o fizer, além do multado no dobro, será processado por desobediencia.

Paragrapho unico. O capitão do porto, attendendo ás difficuldades de occasião para ser o navio sujeito á vistoria dentro das oito horas a decorrerem para findar-se o prazo da duração da vistoria, poderá conceder que ella se realize depois, si não houver inconveniente e assim opinar a comissão de vistorias, que será ouvida sobre a petição apresentada para esse fim.

Art. 493. O navio em cujo porto de armamento não houver dique ou carreira deverá ir fazer a vistoria em secco em um porto onde possa effectuar essa vistoria.

Art. 494. Quando o proprietario ou capitão não se conformar com o julgamento da comissão de vistorias, poderá recorrer delle para o capitão do porto, o qual nomeará novos peritos para procederem a outra vistoria, que será definitiva.

Paragrapho unico. Essa comissão, *ad-hoc* será presidida pelo capitão do porto si não tiver funcionado no primeiro ou pela pessoa que for designada pela inspectoria de Portos e Costas, a quem se recorrerá.

Art. 495. Além das vistorias periodicas, todas as embarcações a ellas sujeitas, que tiverem feito concertos, dos quaes resultem alterações no casco, machinas, mastrogação, etc., serão vistoriadas por essa occasião.

Art. 496. Sempre que uma embarcação tiver encalhado ou batido, o capitão é obrigado a comunicar á capitania, que, si julgar necessario, mandará proceder a vistoria em secco ou fluctuando, conforme as circumstancias, sob pena de 200\$ de multa.

Art. 497. Os vapores de linhas subvencionadas serão vistoriados, sempre que for possível, na presença do respectivo fiscal.

Art. 498. As vistorias serão feitas, sempre que for possível, com a presença do proprietario ou seu preposto, do capitão e do chefe de machinas, devendo-se indiciar, immediatamente, os defeitos notados que puderem ser corrigidos sem prejuizo do lavramento do termo.

Art. 499. Quando a comissão de vistorias julgar necessario qualquer reparo para o navio poder navegar com segurança, fará por escripto todas as indicações precisas, devendo ficar na capitania a cópia registrada em copiador de prensa.

Art. 500. Feitos os reparos a que se refere o artigo anterior, o proprietario deverá dar aviso por escripto á capitania atim de serem verificados pela comissão.

Art. 501. A capitania deverá, logo que algum navio for julgado em condições de não poder navegar com segurança, comunicar á Inspectoria de Portos e Costas, dando o nome do navio, numero e porto de registro e bem assim as razões do laudo.

Igual comunicação deve ser feita á capitania do porto de registro.

Art. 502. Nenhum navio poderá ser posto em secco sem previa licença da capitania, sob pena de 12\$ a 36\$ de multa.

Art. 503. Nenhum navio poderá proceder a reparos que possam alterar as declarações do termo de vistoria sem prévio aviso á capitania, sob pena de 100\$ de multa.

Paragrapho unico. Os navios em reparos estão isentos das vistorias regulamentares emquanto estiverem em obras; mas, sempre que for possível, a comissão de vistorias deverá verificar a importancia desses reparos e indicar as modificações que julgar convenientes ou exigir a substituição ou concerto do qualquer embarcação, machinismo, aparelho ou accessorios que não estiverem de accordo com as disposições regulamentares.

Art. 504. Os cascos dos navios recentemente construídos no paiz deverão, antes de entrarem em serviço e ser pintados e cimentados, soffrer vistoria em secco, atim de que a comissão de vistorias possa verificar si elles foram construídos segundo as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 505. Os navios a vapor devem ser divididos em compartimentos estanques por meio de tres anteparas transversaes, pelo menos, de accordo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas, e os navios a helice devem ter mais o compartimento da popa e os tuncis dos helices estanques e de altura e largura sufficientes de modo a permittir que se possam fazer os trabalhos necessarios nos eixos e nos mancaes. Duas das referidas anteparas devem formar o compartimento estanque das machinas e caldeiras.

Art. 506. Os compartimentos estanques da proa e da popa devem ser experimentados antes de ser o navio lançado ao mar ou depois quando estiver em secco, enchendo-se esses compartimentos de agua até a altura da linha de agua quando carregado o navio.

Art. 507. A antepara de colisão não deverá ter valvula alguma, nem furo, nem qualquer meio de comunicação entre os compartimentos por ella formados para esgoto do compartimento da proa.

Art. 508. Nenhuma porta estanque deve ser feita nas demais anteparas estanques com excepção das da entrada dos tuncis e, quando houverem mais, sem approvação da comissão de vistorias.

Art. 509. Todas as portas dos compartimentos estanques, inclusive a dos tuncis, devem ser de modelo approvado pelo inspector de Portos e Costas e, sempre que isso for applicavel, manobradas com facilidade de um ponto acima da linha d'agua, devendo ser marcada bem visivelmente na chapa acima da manivella a direcção para abrir a referida porta.

Art. 510. As valvulas de comunicação dos compartimentos estanques devem estar dispostas de tal modo que possam ser examinadas com facilidade e devem ser manobradas de um ponto situado acima da linha da agua, sendo marcada bem visivelmente na chapa acima da manivella a direcção para abrir ou fechar.

Art. 511. Os duplos fundos dos navios devem ser divididos em compartimentos cellulares e estanques e ser construídos de accordo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 512. As entradas para os compartimentos do duplo fundo devem ser sufficientes em numero e dimensões para permittir uma boa aeração e facil accesso do mesmo. Essas entradas devem ter tampas que as fechem hermeticamente e a contento da comissão de vistorias.

Art. 513. Antes de ser lançado ao mar o navio e do cimentados os compartimentos do duplo fundo, devem estes ser experimentados com a pressão hydraulica correspondente á de uma columna d'agua de altura igual á da linha da agua pelo menos.

Quando a machina assentar directamente sobre a parte superior do duplo fundo, a experiencia da pressão da parte que ficar embaixo da machina deverá ser feita depois que esta estiver asentada.

Art. 514. As provas de pressão hydraulica dos tanques, cuja parte superior for formada pelas chapas da coberta, devem ser feitas com a pressão correspondente á de uma columna d'agua de 1^m.20, pelo menos, mais elevada que a parte superior do tanque e, quando a parte superior do tanque ficar abaixo da coberta, a pressão não deve ser inferior á correspondente á de uma columna d'agua de 2^m.40, pelo menos, mais elevada que essa parte do tanque.

Art. 515. Devem ser tomadas todas as precauções para, escomento da agua de sobra para que, nas condições geraes de serviço, quando ao encher-se o tanque, não seja elle submettido a uma pressão superior á da prova acima referida; e no caso de ser essa impraticavel, deve o tanque ser construído para supportar o maximo de pressão a que deve ser sujeito.

Art. 516. O fundo do navio até a parte superior das cavernas póde ser protegido por meio de cimento ou qualquer outro material approvado que cubra efficazmente as chapas, cavernas e cabeças dos rebites.

Art. 517. Os navios que transportam passageiros devem ter os meios de comunicação sufficientes entre o convex e as cobertas.

Art. 518. Qualquer navio deve ter pelo menos uma bomba de mão manobrada do convex para cada porão e para o compartimento da proa e, nos que tiverem duplo fundo, uma bomba para cada um dos seus compartimentos; estas bombas devem ser experimentadas depois que o navio estiver prompto e deverão satisfazer as condições estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas. As bombas de mão separadas podem ser substituídas por uma bomba de mão, rotativa, de poder equivalente e modelo approvado.

Art. 519. Quando houver uma conveniente disposição de bombas a vapor de sucção, as valvulas de comunicação nas anteparas transversas não são necessarias, mas, havendo-as, ellas devem ser

dispostas do modo que sejam accessíveis em qualquer occasião e manobradas de um ponto acima da linha d'agua, tendo a chapa acima da manivella da valvula uma marca bem visível indicando a direcção para fechal-a, e a haste da manivella deve ser suspensa de modo que o seu peso não actue sobre a referida valvula.

Art. 520. Toda a instalação de bombas esgotó deve ter as respectivas valvulas manobráveis doavez.

Art. 521. Nos navios a vapor cada compartimento estanque, inclusive os do duplo fundo, deve ter uma canalização de esgoto ligada a uma bomba a vapor. A canalização de esgoto dos tanques de lastro deve ser independente das do esgoto dos porões; mas poder-se-ha ligal-as uma a outra collocando-se nos tubos de junção duas valvulas, pelo menos, independentemente dos da caixa de distribuição. Estas caixas de distribuição devem ser collocadas em logares accessíveis em qualquer momento. Os tubos de aspiração devem ser dispostos de modo a poderem ser facilmente examinados e convenientemente protegidos nos porões de carga e nas carvoeiras. Esta canalização de esgoto deve satisfazer as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 522. Os navios a vela devem ter pelo menos duas bombas de mão independentemente da do compartimento formado pela anteparada de colisão, quando houver, e de accordo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 523. Os assalhos e anteparas dos compartimentos destinados ás forjas, quando for o navio de madeira, deverão ser forrados com chapas de ferro ou de aço.

Art. 524. Todas as aberturas praticadas em cima das machinas devem ser providas de grade de ferro si não tiver gaiutas.

Art. 525. Nenhuma caldeira poderá ser posta em serviço sem que tenha passado por duas provas da pressão hydraulica, uma nas officinas do constructor e outra a bordo, depois que ella estiver completamente montada e munida de todos os seus accessorios. As que forem construidas no estrangeiro deverão tambem passar pelas duas provas acima citadas, antes e depois de installadas a bordo.

Art. 526. A prova de pressão hydraulica consiste em submeter as caldeiras a uma pressão superior á pressão do regimen admittida para a caldeira vistoriada. Para as caldeiras novas ou que tenham soffrido concerto completo de modo que se possa considerar como renovada, essa pressão deverá ser o dobro da pressão do regimen admittida. Para as caldeiras já em serviço essa pressão deverá ser 50% mais elevada que a do regimen admittida.

A pressão hydraulica deverá ser mantida durante o tempo necessário para o exame da caldeira, cujas diversas partes deverão ser cuidadosamente examinadas.

Art. 527. A commissão de vistorias poderá exigir a prova de pressão hydraulica para uma caldeira já em serviço sempre que julgar conveniente e sobretudo si ella tiver mais de seis annos de serviço.

Art. 528. As caldeiras deverão ser vistoriadas periodicamente de modo que o intervallo entre duas vistorias consecutivas não seja superior a seis mezes, mas este prazo pôde ser reduzido até o minimo de tres mezes si a commissão de vistorias julgar conveniente, devendo, no entretanto, declarar os motivos.

Art. 529. As caldeiras deverão ainda ser vistoriadas quando tiverem soffrido modificação ou concertos notaveis ou ainda quando, devido a uma nova instalação, a uma parada prolongada ou a um incidente qualquer, houver motivo para suspeitar da sua solidez.

Art. 530. Oito dias antes da expiração do prazo determinado neste regulamento ou no termo da vistoria, si for menor de seis mezes, o proprietario tem o dever de requerer a vistoria, sob pena de 200\$ a 500\$ de multa.

Art. 531. O proprietario tem a obrigação de fornecer o pessoal e material necessario para as provas hydraulicas ou outras que lhe forem exigidas.

Art. 532. O proprietario tem o dever de dar aviso á Capitania de qualquer circumstancia que houver de natureza a motivar uma vistoria fora do prazo regulamentar, sob pena de 200\$ a 500\$ de multa.

Art. 533. Depois que uma caldeira nova ou parte della tiver soffrido a primeira prova de pressão hydraulica a que se refere o art. 523 de modo a satisfazer a commissão de vistorias, dever-se-ha gravar na mesma caldeira, de modo bem visivel, a pressão por que passou a caldeira nessa prova, em kilogrammas por centimetros quadrados, e os tres numeros indicativos do dia, mez e anno em que foi feita essa prova.

Art. 534. A primeira prova de pressão hydraulica para uma caldeira nova pôde ser dispensada, quando se tratar de um conjunto de caldeiras cujas diversas partes houverem sido provadas separadamente, si essas diversas partes não deverem ser reunidas sinão por meio de tubos collocados em todo seu percurso por fora das fornalhas e das conductas, e cujas juntas possam ser facilmente desmontadas.

Art. 535. Cada caldeira deve ser provida de duas valvulas de segurança, convenientemente installadas, reguladas de modo a deixar o vapor escapar-se desde que a pressão atinja o limite maximo permittido. Cada uma dessas valvulas deve ter dimensões taes que por cada uma dellas sómente possa se escapar todo o va-

por produzido; por maior que seja a actividade dos fogos, e sem que a pressão devido ao accumulo de vapor exceda de mais de 10% da pressão do regimen admittida durante 15 minutos com as machinas paradas.

§ 1.º Uma dessas valvulas deverá ser sellada depois que a commissão de vistorias, estando as caldeiras accesas e sob a pressão do regimen, verificar que as valvulas funcionam convenientemente. Este sello será feito por meio de um sinete, conforme o modelo que deve ficar sob a guarda e responsabilidade da commissão de vistorias, gravando sobre o chumbo derretido derramado sobre o buraco da fechadura do cadeado que fecha a valvula. Si as caldeiras trabalharem com tiragem forçada a área das valvulas deve ser proporcionada de modo que possa satisfazer ás mesmas condições.

§ 2.º As caldeiras deverão ter um aparelho para aliviar as valvulas de segurança de modo que as de uma caldeira possam descarregar independentemente das das outras, devendo esse aparelho poder ser manobrado da praça da machina.

§ 3.º As valvulas de segurança devem estar assentadas directamente sobre a caldeira, não sendo permittido qualquer meio de comunicação entre a caldeira e a valvula de segurança. Estas valvulas devem funcionar com perfeição e estar de accordo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 536. Não é permittido quebrar o sello sem prévio consentimento da Capitania do Porto; mediante requerimento assignado pelo chefe de machinas e no qual declare o motivo dessa necessidade; esse requerimento deve ter immediato despacho do capitão do porto, que, entretanto, poderá mandar verificar si o referido sello está conforme o prescripto neste regulamento, antes de ser quebrado, sendo áquelle que o quebrar sem licença imposta a multa de 200\$ a 500\$000.

Art. 537. Cada caldeira deve ser provida de um manometro em bom estado, convenientemente installado, collocado á vista do foguista, em posição bem visivel e com luz necessaria, graduado de modo a indicar a pressão efectiva do vapor na caldeira em kilogrammas por centimetro quadrado. Este manometro deve ter uma marca bem visivel sobre a escala para indicar o limite além do qual a pressão não deve passar. Quando as caldeiras estiverem dispostas de modo a terem mais de uma frente, cada frente deve ser provida de um manometro pelo menos.

Art. 538. As caldeiras deverão estar em comunicação com dous aparelhos de alimentação, pelo menos, convenientemente installados, cada um delles podendo, por si só, fazer a alimentação das caldeiras em qualquer circumstancia, e um delles pelo menos, devendo funcionar por meios independentes da machina motor do navio.

Art. 539. Cada caldeira deve ser provida de um aparelho de retenção funcionando automaticamente e collocado na inserção de cada tubo de alimentação.

Quando mais de um corpo de caldeiras estiverem em comunicação, cada corpo de caldeiras deve ter um aparelho de retenção.

Art. 540. Toda a parede da caldeira em contacto com a chamma por uma de suas faces deve ter a face opposta banhada pela agua e o plano da agua deve ser mantido a um nivel da mureta tal que esteja a uma altura de 0,15 pelo menos, acima do ponto em que a parede deixa de estar em contacto com a chamma, estando o navio em sua posição normal. Esta altura poderá ser reduzida a 0,10 para as caldeiras de pequenas dimensões quando, a juizo da commissão de vistorias, for razoavel. O nivel assim determinado deve ser indicado de modo bem visivel junto ao indicador do nivel da agua da caldeira.

Paragrapho unico. As prescrições acima não se applicam:

- aos superaccedores de vapor distinctos da caldeira;
- as superficies relativamente pouco extensas e dispostas de modo a nunca tornarem-se rubras, mesmo quando o fogo é levado a seu maximo de actividade, taes como os tubos ou partes da chamma que atravessam o reservatorio do vapor, enviando directamente a chaminé principal os productos da combustão;
- aos geradores denominados de produção de vapor instantaneo;
- aos geradores denominados de pequenos elementos.

Art. 541. Cada caldeira deve ser munida de dous aparelhos indicadores do nivel da agua, convenientemente dispostos, independentemente, collocados á vista da pessoa encarregada da alimentação da caldeira e sufficientemente espaçados do outro. Um desses indicadores deve ser um tubo de vidro ou outro aparelho qualquer, aprovado, de parede transparente, deixando ver o nivel da agua e disposto de modo a poder ser facilmente limpo, e facilmente allumiado em qualquer occasião. O outro deve ser um systema de tres torneiras, dispostas em tres planos horizontaes diferentes; porém, para as caldeiras de pequenas dimensões poderão, a juizo da commissão de vistorias, ser de duas torneiras dispostas em dous planos horizontaes diferentes.

As caldeiras duplas deverão estar providas em cada face de aparelhos indicadores como acima ficou dito. Deverá haver a bordo de cada navio as peças de sobressalentes necessarias para conservação e funcionamento desses aparelhos. As caldeiras du-

plac deverão ser providas dessesapparelhos de ambos os lados. Um segundo indicador pôde, no entretanto, ser substituído por tres torneiras de prova.

Sempre que um vapor tiver mais de uma caldeira, cada caldeira deve ser cuidada separadamente e ter todos os accessorios necessarios.

Art. 542. Os demais accessorios das caldeiras deverão estar em boas condições e de accordo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 543. Uma valvula de comunicação deve sempre ser collocada entre a caldeira e o tubo de vapor e, quando duas ou mais caldeiras estiverem ligadas com um receptor de vapor ou super-aquecedor, entre a caldeira e o receptor ou super-aquecedor devendo a garganta dessas valvulas ser o menor possível.

Art. 544. Os tubos de vapor, de cobre, quando novos, devem ser submettidos á prova de pressão hydraulica correspondente ao duplo pelo menos da pressão de regimen do gerador ou do reservatorio do qual recebe o vapor, sem exceder a duas e meia vezes essa pressão. Eses tubos devem estar dispostos de modo a poderem contrahir e dilatar livremente.

Os tubos de vapor, de aço ou de ferro, quando novos devem ser submettidos á uma pressão não inferior a tres vezes a pressão de regimen do gerador ou do reservatorio, nunca superior a quatro vezes essa pressão.

Quando já usados, essa pressão deve ser a minima indicada para os novos.

Art. 545. Os tubos de vapor devem ser dispostos de modo que a agua não possa alojar-se em qualquer parte delles, e, si isso for impraticavel, devem ser providos de meios efficazes para fazer a drenagem, não podendo as valvulas de comunicação ser consideradas applicaveis para esse fim.

Todas as valvulas ou torneiras dispostas para esse fim devem ser accessiveis e collocadas de modo a tornar facil a drenagem da agua em qualquer parte do tubo.

Art. 546. Todas as peças de machina e caldeira que tiverem menos de 75 % da espessura primitiva com excepção dos eixos de transmissão que ficam a juízo da commissão de vistorias e que devem satisfazer as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas, deverão ser substituídas.

Art. 547. Sempre que se fizer uma modificação ou concerto nas machinas e caldeiras, além da prova de pressão hydraulica exigida para as caldeiras, a commissão de vistorias poderá exigir uma experiencia com o navio em movimento.

Art. 548. Todos os tubos de alimentação, filtros, aquecedores e todas as condutas de agua de alimentação devem ser sujeitos á pressão hydraulica de prova, 20 %, mais elevada do que a exigida para os tubos a vapor.

Art. 549. Quando a machina estiver assentada e prompta, as juntas feitas, as caldeiras com suas valvulas de segurança e todos os seus accessorios, dever-se-ha fazer uma experiencia sob vapor e com a machina em movimento com a presença da commissão de vistorias. Igual experiencia poderá ser exigida pela commissão quando a machina tiver passado por concerto ou transformação importante e que a commissão julgar necessario.

Art. 550. Os recipientes de formas diversas, de capacidade superior a cem litros, que receberem vapor fornecido por gerador distincto quando sua comunicação com a atmosfera não for feita por meios que excluam toda a causa de pressão efectiva notavel, deverão ser submettidos á prova de pressão hydraulica, como se determina para as caldeiras; essa pressão deve ser 50 % mais elevada que a pressão de trabalho admittida para esses recipientes.

Paraphrasis unico. As caldeiras nas quaes a evaporação é obtida por meio de reacções chimicas ou de outras fontes de calor nunca produzindo senão temperaturas moderadas, do mesmo modo que os reservatorios nos quaes a agua em alta temperatura é retida com o fim de, em seguida, fornecer um desprendimento de vapor ou de calor, qualquer que seja o seu uzo, deverão ser assimiladas aos recipientes acima citados.

Art. 551. Os recipientes de vapor deverão ser providos de uma valvula de segurança regulada para a pressão do regimen admittido, a menos que esta pressão seja igual ou superior á fixada para o gerador que a alimenta. Esta valvula deve ser sufficiente para manter, em qualquer caso, o vapor no recipiente em um grão de pressão que não exceda de 5 % o limite de regimen fixado e poderá ser collocada, quer no próprio recipiente, quer no tubo de introdução de vapor, entre a torneira e o recipiente.

Art. 552. As caldeiras devem ter um espaço livre entre a sua parte inferior e a quilha de 0,40 pelo menos, o ser convenientemente isolada das carpoiras e anteparas transversaes, de accordo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 553. As caldeirinhas auxiliares assim, como qualquer outro gerador de vapor installado a bordo do navio de vela, pontões, etc., estão sujeitas ás mesmas disposições que as caldeiras dos navios.

Art. 554. A commissão de vistorias deverá verificar si as machinas e caldeiras de um navio construído no país, acham-se installadas de accordo com os planos approvados. As machinas e caldeiras partes estão de accordo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas e se as juntas das diversas peças, que poem o interior do navio directamente em comunicação com o mar, estão feitas de modo satisfactorio.

Art. 555. As machinas, caldeiras e caldeirinhas, construídas no país devem satisfazer as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas e os planos detalhados das mesmas, com as cópias das especificações e todas as informações referentes ás mesmas, bem como aos machinismos, installações de esgoto dos porões e dos tanques de lastro, tubos de vapor e de alimentação, evaporadores, filtros, aquecedores, etc., a installação electrica, deverão ser submettidas á approvação da Inspectoria de Portos e Costas antes de ser iniciada a sua construção.

Quando forem construídas no estrangeiro, devem, do mesmo modo, ser submettidas á approvação da Inspectoria de Portos e Costas antes de serem installadas a bordo.

Esses planos, especificações e informações devem ser apresentados á commissão de vistorias por occasião da vistoria regular para registro do navio afim de que ella possa verificar se estão conformes e, quando for notada qualquer differença na execução do plano approvado, a referida commissão deverá submettel-a á consideração da Inspectoria de Portos e Costas.

Art. 556. A machina deve ser vistoriada conjuntamente com as caldeiras e machinismos pelo menos uma vez por anno; mas, a commissão de vistorias pôde, independentemente do prazo marcado para a vistoria do casco, reduzir esse prazo até o limite minimo de tres mezes para uma nova vistoria da machina ou das caldeiras ou de ambas, si julgar conveniente, devendo, entretanto, fazer declaração dos motivos.

Art. 557. Os apparelhos empregados para o serviço de carga e descarga, quer sejam a vapor, hydraulicos ou electricos, não estão incluídos no numero dos machinismos sujeitos á inspecção da commissão de vistorias.

Art. 558. A commissão de vistorias deve examinar com todo o cuidado os cylindros e embolos, os eixos de transmissão, marmoes e bronzes, as corrediças, as bombas de ar de circulação e alimentação, as bombas de esgoto dos porões e tanques de lastro, as valvulas de descarga e do costado, os propulsores, os accessorios das caldeiras fazendo levantar as tampas, abrir ou mesmo desmontar as peças que forem necessarias para que possa fazer um exame consciencioso e tirar as grelhas e altares das caldeiras para o seu exame interno.

Art. 559. Antes de um navio novo, ou de um navio cuja machina tenha soffrido modificação ou concerto notavel, entrar em serviço, a commissão de vistorias deve assistir a uma experiencia sob vapor com a pressão de regimen, estando a machina em movimento, durante o tempo que julgar necessario.

Art. 560. Todas as entradas e sahidas no casco, na linha de agua, perto ou abaixo della, com excepção das destinadas aos serviços sanitarios, devem ter valvulas ou torneiras entre os eixos e os respectivos tubos e essas valvulas ou torneiras devem ser fixadas ao costado de modo conveniente, que as torne estancos e a permittir o seu funcionamento em qualquer tempo, devendo, os tubos, valvulas e torneiras ser accessiveis em qualquer occasião.

Art. 561. As caldeirinhas devem ter os mesmos accessorios que as caldeiras dos navios e estão sujeitas ás mesmas disposições regulamentares.

Art. 562. As caldeiras das embarcações das classes da divisão C bem como as embarcações a vapor, pertencentes aos navios, estão sujeitas ás mesmas disposições regulamentares.

Art. 563. Quando a caldeira não for bastante grande ou a porta de entrada não permittir a entrada, a commissão de vistorias poderá exigir que seja feita a prova de pressão hydraulica annualmente ou semestralmente si julgar conveniente, mas deverá fazer declaração das razões que o impediam de entrar para examinal-a internamente.

Art. 564. Antes de exigir que uma caldeira sofra a prova de pressão hydraulica, a commissão de vistorias deve examinal-a tanto quanto possível, tomar as medidas necessarias, e calcular a pressão de regimen para a mesma, segundo as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas. Os superaquecedores, evaporadores, receptores de vapor etc., estão sujeitos a esta mesma disposição.

Art. 565. Si, durante a prova da pressão hydraulica, houver qualquer indicação visivel ou perceptivel ao ouvido de defeitos da mesma, a commissão de vistorias deverá mandar cessar a prova e procurar tomar conhecimento da natureza e estensão dos defeitos furando a fornalha, as partes baixas das condutas, etc.

Art. 566. Quando a prova de pressão hydraulica houver indicado defeitos reparaveis, uma nova prova deve ser feita depois de feito o reparo indicado.

Art. 567. A pressão hydraulica da prova deve constar do termo de vistoria.

Art. 538. Uma vez determinada por uma comissão de vistorias uma pressão de regimen para uma caldeira, nenhuma outra comissão de vistorias poderá augmentar a sem previamente sujeitar o caso á Inspectoria de Portos e Costas, communicando-lhe todas as razões que fazem julgar pelo ser feito esse augmento.

Art. 539. A comissão de vistorias deve tomar como base de sua apreciação a boa construcção e a segurança, e não deve impor suas idéas quanto á disposição e detalhes das machinas e caldeiras, a menos que haja perigo para a segurança do navio ou da navegação, caso em que deverá fundamentar as razões na declaração que, de accordo com o presente regulamento, deve entregar ao proprietario.

Art. 570. Nas vistorias periodicas annuaes e nas outras, todas as vezes que a comissão o exigir, as machinas devem estar, limpas, abertas ou levantadas as tampas dos cylindros, valvulas, condensadores, bombas, bronzes, mancaes, etc. e bem assim qualquer outra parte da machina e machinismo que a comissão julgar necessario.

As caldeiras deverão estar limpas e abertas, tiradas as grelhas e a taras, para que possam ser examinadas internamente e, quando a comissão determinar, além dos casos já previstos no presente regulamento, estar preparadas para a prova de pressão hydraulica.

Art. 571. O leme e osapparelhos de governo devem estar de accordo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas e em boas condições de funcionamento. Deverá haver um apparelho de governo de sobrealente, completo, sempre prompto a funcionar em caso de necessidade.

Art. 572. Os planos dos mastros, vergas e lanços ou antenas, mostrando as dimensões, os esboços e os detalhes de construcção, devem ser submettidos á approvação da Inspectoria de Portos e Costas conjunctamente com os planos do casco do navio e, posteriormente, devem ser apresentados á comissão de vistorias para verificar si estão conformes.

Art. 573. Os cabos de arame de ferro, de aço ou de linho devem estar de accordo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas e em bom estado de conservação.

Art. 574. Os apparelhos do suspender devem estar de accordo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas e em bom estado de funcionamento.

Art. 575. As ancoras e ancorotos devem ser em numero e em peso proporcional á tonelagem bruta do navio e de accordo com a tabella annexa, devendo os certificados da prova de resistencia ao esforço, a que se refere a referida tabella, ser apresentados na vistoria de registro para ser marcado, si já não estiverem feitas por quem passou o certificado.

As ancoras devem ser de forma approvada pela Inspectoria de Portos e Costas. As ancoras sem cabo devem ser de 25 % mais pesadas do que o determinado na tabella annexa; o peso da haste não deve exceder de um terço do peso total e os escovens devem ser proporcionados ás mesmas, de modo que não possam enjambrar.

Art. 576. As amarras devem ser, em comprimento total e em diametro do ferro dos elos, de accordo com a tabella annexa, proporcionadas á tonelagem bruta e devem ter uma resistencia ao esforço de ruptura e de tensão nunca inferior ao determinado na citada tabella.

Art. 577. As espigas, quer de cabo, arame, linho ou manilha, devem satisfazer ás condições exigidas na tabella annexa e estar em boas condições.

Art. 578. Os turcos das ancoras e dos escaleres devem estar de accordo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas e ser de modelo approved.

Art. 579. As embarcações devem ser construídas e ter accomodações de accordo com as regras dos arts. 623 e seguintes, e devem estar promptas para ser arriadas em qualquer occasião.

Art. 580. As embarcações a vapor de um navio não podem ser consideradas no numero das que devem estar suspensas em turcos, a que se referem os arts. 648 e seguintes e taes embarcações estão sujeitas ás mesmas disposições que o navio, quanto á inspecção de casco, machinas e caldeiras.

Art. 581. Nos navios a vapor deve haver uma agulha para cada apparelho de governo e um standarte collocado de modo que domine o horizonte em qualquer condição de tempo, com todos os seus accessorios. Essas agulhas devem ser reguladas e compensadas de tempo em tempo, de accordo com as regras estabelecidas pela Inspectoria de Portos e Costas. O capitão de um navio, empregado no transporte de passageiros, tem o dever de apresentar á commissão de vistorias o regulamento das agulhas, feito em livro rubricado pela capitania e para esse fim desenhado, com a assignatura do proprietario ou seu preposto, do capitão e do official da repartição meteorologica, si for feito por esta repartição.

Art. 582. Um plano da installação electrica, com especificação detalhada dos apparelhos e methodo empregado na canalização, deve ser submettido á approvação da Inspectoria de Portos e Costas, devendo ter em vista as seguintes condições:

a) os dynamos, motores e cabos conductores devem ser dispostos de modo que as agulhas não possam soffrir a menor per-

turbação por effeito da corrente electrica; devendo se fazer experiencias quando se estiver regulando as agulhas para verificar si esta condição foi satisfactoriamente cumprida;

b) o quadro de distribuição deve estar collocado proximo dos dynamos e em lugar accessivel;

c) os conductores, fusiveis e commutadores e ligações do casco devem ser dispostos de modo a serem facilmente accessiveis;

d) os fusiveis e commutadores devem ser de base não inflammavel;

e) os commutadores devem ser instantaneos e dispostos de modo a não poderem ficar em uma posição intermediaria entre os contactos. Os principaes commutadores devem ser installados de modo que somente as pessoas responsaveis de sua manobra possam chegar até elles;

f) os corta-circuitos fusiveis devem ser dispostos todas as vezes que se fizer redução na dimensão do cabo conductor e o mais proximo possivel dos commutadores de bifurcação, no caso de systema de «uma só canalização» e em ambos os conductores quando se adoptar o systema de condensação dupla;

g) as ligações ao casco, no systema de uma só canalização, devem ser feitas com parafusos de metal amarello de grande superficie e cuidadosamente feitas em posições accessiveis, mas, a dos cabos grossos pode ser feita por meio de uma placa de cobre convenientemente fixada no casco. A superficie do contacto deve ser, no minimo, de cinco vezes a da secção do cabo conductor;

h) os conductores devem ser feitos de cobre de alta conductibilidade, cuja resistencia especifica não deve exceder de 1,8 microhm por centimetro a 15° e de um diametro minimo de 9/10 de millimetro. A secção dos conductores será calculada á razão de um millimetro quadrado, pelo menos, por dois ampères. A camera isolante dos conductores deve ser absolutamente impermeavel e capaz de supportar a temperatura de 65° centig. sem amollocer ou deteriorar. O isolamento deverá ser, pelo menos, de 450 megohms por kilometro depois de uma immersão de 24 horas na agua do mar a 15°;

i) os cabos conductores devem ser convenientemente protegidos, sobretudo quando estiverem expostos ao calor ou á humidade, ou quando passarem pelos porões de carga ou carvoeiras.

Art. 583. Todos os navios devem ser providos dos meios necessarios para fazer os signaes regulamentares de perigo, e os de passageiros tambem com facho illuminativo appropriados ás boias de salvação.

Art. 584. Os navios que transportam passageiros devem ser providos com mangueiras installadas para apagar o fogo em qualquer parte do navio e podendo ser facilmente ligadas á machina do navio ou com o burrinho si este tiver ligação com a caldeira do navio. Estas mangueiras devem ser experimentadas uma vez por anno pelo menos, fazendo-se tocar a bomba da machina ou o burrinho, a toda força.

TITULO XI

Dos exames nas capitánias de portos

CAPITULO I

DOS PRATICANTES DE MACHINISTAS

Art. 585. Nos Estados, salvo o do Pará, onde ha uma escola de machinistas, poderão os candidatos ser examinados por uma commissão de profissionais presidida pelo capitão do porto.

§ 1.º Os profissionais que devem compôr as mesas de exames serão nomeados, *ad hoc*, pelo capitão do porto, dentre os engenheiros navaes ou machinistas que tenham exercicio na capitania ou arsenal ou que estejam empregados em algum navio de guerra dentro do porto, e, na falta destes, por profissionais civis de reconocida competencia e honestidade.

§ 2.º Os candidatos antes de submeterem-se a exame pagarão a quantia de 10\$ para os dois examinadores, si estes não forem funcionarios da capitania.

Art. 586. Os requerimentos devem ser escriptos e assignados perante o secretario da capitania e instruidos com attestado de estabelecimentos de instrucção secundaria, reconhecidos de utilidade pelo Governo Federal e versarão sobre as seguintes materias: portuguez, pratica das operações fundamentaes sobre numeros inteiros, fracções ordinarias e decimais, systema metrico e morphologia geometrica; e com a prova legal de ser maior de 18 annos de idade.

§ 1.º Deferido o requerimento, o capitão do porto expedirá portaria concedendo o exame, pela qual o candidato pagará sello por estampilha conforme a tabella.

§ 2.º As portarias só valerão por seis mezes.

Art. 587. Os candidatos serão examinados de accordo com o programma que for organizado pelo conselho de instrucção da Escola Naval e approved pelo Ministro da Marinha.

Art. 588. Os exames prestados na Escola Naval, na forma do presente regulamento, serão validos nos Estados e vice-versa.

Art. 589. Os candidatos inhabilitados nesses exames só poderão repetir o seis mezes depois da inhabilitação.

§ 1.º Para cumprimento dessa disposição as inhabilitações dadas em qualquer dos estabelecimentos compreendidos nos artigos supracitados, serão immediatamente communicadas a todos os outros, registrando-se alfabeticamente em livros proprios os nomes dos inhabilitados.

§ 2.º Serão considerados de nenhum effeito os exames repetidos antes do prazo acima estipulado.

Art. 590. Findos os exames, se lavrará em livro proprio o respectivo termo, assignado pelo secretario e pela commissão examinadora.

Art. 591. Approvado o candidato, só poderá obter o titulo si provar haver servido como foguista ou praticado em navios a vapor durante um anno e trabalho em officinas como ferreiro, seralheiro e caldeireiro durante outro anno.

§ 1.º Os attestados comprobatorios desses serviços a bordo o trabalhos em officinas só serão validos si estiverem rubricados pelos commandantes e chefes de machinas do navio em que o candidato tiver embarcado e si não tiver decorrido dous annos entre a data da effecção e apresentação.

§ 2.º Os attestados de que trata o paragrapho anterior podem ser substituidos por certidões dos rões da equipagem dos navios em que houver o candidato embarcado.

§ 3.º Os attestados de trabalhos em officinas serão authenticados pelos proprietarios de officinas navaes legalmente licenciadas pelas capitánias.

Art. 592. O resultado dos exames feitos nessas condições será remettido por intermedio da Inspectoria de Portos e Costas á Directoria do Expediente, para que possa o candidato obter o devido titulo que, além da assignatura do Ministro, terá a do capitão do porto.

§ 1.º Com o resultado dos exames, o capitão do porto remetterá o titulo, conforme o modelo adoptado.

§ 2.º O titulo, depois de assignado pelo Ministro, será devolvido á Capitania que o expelliu para o competente registro e anotações. Esse registro só será feito depois do pagamento dos sellos de verba nas repartições de rendas federaes, e pagaráo mais na capitania o valor em estampilhas pelo termo de registro, conforme a tabella.

Art. 593. As capitánias poderão expedir matriculas de aprendizes-machinistas aos individuos que as requererem e provarem: que estão approvados por estabelecimentos de instrucção secundaria, reconhecidos de utilidade pelo Governo Federal nas seguintes materias: portuguez, pratica das operações fundamentaes sobre numeros inteiros, fracções ordinarias e decimaes, systema metrico e morphologia geometrica.

Art. 594. O candidato que não apresentar attestados de approvação, passados pelos estabelecimentos de instrucções citados, poderá ser submettido a exame das materias, exigidas perante uma commissão presidida pelo capitão do porto e composta de um ajudante e um official.

CAPITULO II

DOS PRATICOS DA COSTA, BARRAS E RIOS NAVEGAVEIS

Art. 595. Ninguém poderá obter titulo de pratico das costas, barras, lagos e rios navegaveis sem provar:

- 1º, que é cidadão brasileiro, maior de 21 annos de idade;
- 2º, que tem bom procedimento verificado em folha corrida;
- 3º, que sabe ler, escrever e as quatro operações sobre numeros inteiros e decimaes e os systemas de pesos e medidas;
- 4º, que praticou embarcado, pelo menos cinco annos, na região em que quer ser pratico, o que será provado com certidão de sua matricula pessoal e rol de equipagem, si houver;
- 5º, que foi habilitado em exames perante commissão nomeada pela Capitania do Porto.

Art. 596. Ninguém poderá ter matricula de praticante de pratico sem provar:

- 1º, que é cidadão brasileiro, maior de 18 annos;
- 2º, que sabe ler e escrever e fazer as quatro operações sobre numeros inteiros e decimaes, os systemas de pesos e medidas;
- 3º, que tem noções de arte de marinhoiro;
- 4º, que conhece os rumos de agulha;
- 5º, que esteve embarcado um anno, o que será provado com a matricula pessoal e rol de equipagem si houver.

Art. 597. O candidato a titulo de pratico requererá exame ao capitão do porto, que designará a respectiva commissão da qual será presidente.

Paragrapho unico. A commissão se comporá, além do presidente, do patrão-mór e de dous dos praticos que forem designados pela sorte entre os existentes na localidade.

Art. 598. O candidato, tendo despedido o seu requerimento, tirará a competente licença para exame pela qual pagará 5\$ em estampilhas, e que será valida por seis mezes si o candidato não quizer fazer desde logo o exame, o que deverá fazer constar no requerimento.

Art. 599. O candidato antes de prestar exame pagará 10\$000 para os dous examinadores.

Art. 600. O exame para obtenção do titulo de pratico constará: de appparelhos e manobras das embarcações; preceitos para espiar um ferro ou ancorote, meio mais vantajoso de dar ou receber um cabo de reboque; rumos de agulha; indicações barométricas e thermometricas; signaes tanto do código internacional como peculiares da praticagem; estabelecimentos das marés; direcção e velocidade das correntes, já nas barras, bahias e portos, já nos rios e lagos, já na parte do littoral comprehendida dentro dos limites da praticagem; direcção e largura dos canaes nas mesmas barras, bahias, portos, rios, lagos e costas do mar; sua profundidade por occasião das baixas marés syzigias e das grandes vassantes dos rios; movimento horario das aguas nas diferentes marés e enchentes ou vassantes; natureza do solo submarino; maréas, boias e balizas para guiar a navegação; ventos reinantes, sua intensidade e direcção; direcção, largura e profundidade dos canaes; bancos existentes na circumscripção da praticagem, sua posição e natureza, extensão e configuração; profundidade do agua sobre elles quer nas baixas marés de syzigias ou grandes vassantes dos rios, quer nas marés quadraturas ou nas vassantes ordinarias; tracto da costa comprehendida nos limites da praticagem; meios de socorros aos naufragados; regra para evitar abalroamento no mar e regulamento de balisamentos.

Paragrapho unico. A prova relativa ao conhecimento dos canaes, barras, etc. deverá, sempre que for possível, ser exhibida a bordo de uma embarcação que será pilotada pelo examinando.

Art. 601. O examinando será arguido por espaço nunca maior de 30 minutos, para cada um dos examinadores.

Art. 602. O exame para obtenção de matricula de praticante de pratico será feito a requerimento do candidato nas mesmas condições dos praticos, e será effectuado por uma commissão presidida pelo capitão do porto e composta do ajudante e do patrão-mór, si houver, ou somente dos dous primeiros e de um escripturario da repartição, polendo tambem, na falta, ser chamado um pratico da localidade.

Art. 603. O resultado dos exames constará de termo lavrado e assignado pelo secretario e pela commissão examinadora.

Art. 604. Os titulos de praticos serão passados pelas capitánias dos portos, e remettidos á assignatura do inspector de Portos e Costas levando tambem a assignatura do capitão do porto.

Art. 605. Os titulos de praticantes de praticos constará da matricula respectiva.

Art. 606. O titulo de pratico depois de satisfazer o pagamento de sello de verba nas repartições de rendas federaes deverá ser apresentado á capitania para ser registrado, cobrando-se o valor em estampilha conforme a tabella.

Art. 607. O titulo de pratico depois de assignado pelo inspector de portos e costas será devolvido á capitania para ser registrado, depois de satisfazer o pagamento de sello de verba devido nas repartições de rendas federaes, cobrando-se o valor em estampilha conforme a tabella.

Art. 608. O candidato reprovado só poderá fazer outro exame seis mezes depois e mediante novo pagamento das taxas e emolumentos devidos.

CAPITULO III

DOS MESTRES DE PEQUENA CABOTAGEM

Art. 609. Os candidatos á carta de mestre de pequena cabotagem serão examinados por uma commissão presidida pelo capitão do porto e composta de dous praticos ou mestres da costa. Paragrapho unico. Os dous examinadores serão pagos pelo candidato a razão de 5\$900 para cada um.

Art. 610. Para serem admittidos a exame de mestre de pequena cabotagem devem os candidatos exhibir provas de:

- 1º, saber ler e escrever, conhecimento das quatro operações fundamentaes sobre numeros inteiros e dos systemas de pesos e medidas, com attenção de estabelecimentos de instrucção;
- 2º, terem embarcado como matriculados nas capitánias dos portos do Estado de cujas aguas querem ser mestres, durante cinco annos.
- 3º, ser cidadão brasileiro e maior de 21 annos de idade.

§ 1.º As provas do n. 1 deste artigo podem ser dadas perante uma commissão presidida pelo capitão do porto e composta de um ajudante e um official.

§ 2.º As provas do n. 2 serão dadas por certidões dos rões de equipagem dos navios em que tiver embarcado.

§ 3.º O examinando será arguido por espaço nunca menor de 30 minutos para cada examinador.

Art. 611. Deferido o requerimento para o exame, o capitão do porto expedirá portaria concedendo-o, pela qual pagará sello em estampilha conforme a tabella.

Paragrapho unico. As portarias só valerão por seis mezes.

Art. 612. O candidato reprovado só poderá fazer novo exame seis mezes depois e mediante novo pagamento das taxas e emolumentos devidos.

Art. 613. As provas de habilitação profissional versarão sobre as seguintes matérias:

1º, conhecimento da arte de marinheiro;
2º, atracar e desatracar em todas as circunstâncias de vento e mar;

3º, conhecimento dos rumos de agulha, sua nomenclatura e valores, e da maneira de dirigir por elles a embarcação.

4º, noções praticas da direcção e velocidade das correntes no trecho da costa onde pretendere navegar;

5º, ventos reinantes, conforme as estações, sua influencia sobre as aguas, precauções para evitar ou aproveitar seus effeitos na navegação no trecho da costa;

6º, pedras occultas e perigosas, sua posição; baixios, canaes, barras de rios, sua profundidade; portos de abrigo ou de espera tudo nos limites da circumscripções em que pretendem navegar;

7º, nomenclatura das pontas de terra, ilhas e enseadas comprehendidas na costa, profundidade destas e ao redor daquellas;

8º, modo de salvar qualquer pessoa ou coisa que caia ao mar e prestar os socorros;

9º, conhecer as luzes regulamentares de bordo e saber manobrar com as embarcações para evitar abalroamento;

10º, regras de policia naval, deveres dos capitães ou mestres e conhecimentos das principais exigencias deste regulamento.

Art. 614. O resultado dos exames para obtenção de titulo de mestre de pequena cabotagem constará de termo lavrado e assignado pelo capitão do porto e pela commissão examinadora.

Art. 615. Os titulos de mestre de pequena cabotagem serão passados pelas capitania de portos e remetidos a assignatura do inspector de Portos e Costas e conterão tambem a assignatura do capitão do porto.

Art. 616. O titulo de mestre de pequena cabotagem depois de satisfazer o pagamento do sello de verba devido nas repartições de rendas federaes, deverá ser apresentado a capitania para ser registrado, cobrando-se o valor da estampilha conforme a tabella.

Art. 617. O titulo de mestre de pequena cabotagem não poderá abranger mais de uma circumscripção.

CAPITULO IV

DOS PATRÕES OU ARRAES

Art. 618. Os patrões ou arraes serão submettidos a exames perante uma commissão presidida pelo capitão do porto e composta do patrão-mór e do pratico do porto, podendo tambem substituir este um dos patrões da capitania.

Art. 619. Para serem submettidos a exame os candidatos deverão provar:

1º, que sabem ler e escrever e conhecem as quatro operações sobre numeros inteiros e os systemas de pesos e medidas;

2º, que tem trabalhado durante tres annos em embarcações a vapor no trafego do porto.

Art. 621. Deferido o requerimento, o capitão do porto expedirá a portaria para exame que versará sobre as seguintes matérias:

1º, conhecimento da arte de marinheiro;

2º, atracar e desatracar em todas as condições de vento e mar;

3º, conhecimento dos rumos das agulhas, sua nomenclatura e valores, e da maneira de dirigir por elles a embarcação;

4º, noções praticas da direcção e velocidade das correntes e movimento das marés no porto;

5º, ventos reinantes, conforme as estações, sua influencia sobre as aguas, precauções para evitar ou aproveitar seus effeitos na navegação do porto;

6º, pedras occultas e perigosas, sua posição; baixios, canaes, barras de rios, sua profundidade;

7º, nomenclatura das pontas de terra, ilhas e enseadas comprehendidas no porto profundidade destas e ao redor daquellas;

8º, modo de salvar qualquer pessoa ou coisa que caia ao mar e prestar socorros;

9º, conhecer as luzes regulamentares de bordo e saber manobrar com a embarcação para evitar abalroamentos;

10º, regras de policia naval e das principais exigencias deste Regulamento.

Art. 621. Findo os exames se lavrará em livro proprio o respectivo termo assignado pelo secretario e pela commissão examinadora.

Art. 622. Depois de lavrado o termo o capitão do porto mandará expedir o titulo por elle assignado.

Paragrapho unico. Este titulo depois de satisfazer o pagamento do sello de verba devido nas repartições de rendas federaes deverá ser apresentado a capitania para ser registrado, cobrando-se o valor em estampilhas conforme a tabella,

Art. 623. O candidato reprovado só poderá fazer outro exame seis mezes depois e mediante novo pagamento das taxas e emolumentos devidos.

TITULO XII

Das embarcações miudas dos navios mercantes, do prumo e meios de salvação

CAPITULO I

DAS EMBARCAÇÕES MIUDAS DOS NAVIOS MÉRANTES

Art. 624. As embarcações miudas dos navios mercantes deverão estar devidamente apparelhadas de conformidade com o prescripto neste Regulamento, e serão divididas em cinco classes, a saber:

CLASSE A—As embarcações desta classe deverão ser salva-vidas, appropriadamente construidas de madeira ou metal, tendo, para cada 203 decimetros cubicos da sua capacidade, computada segundo a regra de que trata o art. 625, pelo menos 43 decimetros cubicos de fortes e efficazes reservatorios de ar tão hermeticamente fechados que a agua não possa nellos penetrar.

CLASSE B—As embarcações desta classe deverão ser salva-vidas appropriadamente construidas de madeira ou metal, tendo, tanto interior como exteriormente, meios de fluctuação iguaes em efficiencia aos das embarcações da classe A, devendo a metade, pelo menos, desses meios de fluctuação, ficar disposta pelo lado de fóra das mesmas embarcações.

CLASSE C—As embarcações desta classe deverão ser salva-vidas appropriadamente construidas de madeira ou de metal, tendo, interior e exteriormente, alguns meios de fluctuação, que perfazam metade do valor estipulado para a efficiencia dos meios de fluctuação das embarcações das classes A ou B, devendo a metade, pelo menos, desses meios de fluctuação, ficar disposta do lado de fóra das referidas embarcações.

CLASSE D—As embarcações desta classe deverão ser appropriadamente construidas de madeira ou metal.

CLASSE E—As embarcações desta classe deverão ser de modelo e material approvados e taes que possam ser desmontadas.

Art. 625. Por capacidade cubica de qualquer embarcação miuda deve entender-se a sua arqueação em metros cubicos deduzida, como se faz com a arqueação dos navios, pela regra de Sterling. Como, porém, a applicação dessa regra exige longo trabalho, poder-se-ha, nos casos geraes e quando não se torne necessario resultado absolutamente correcto, adoptar a seguinte regra, que, além de simples, é approximadamente exacta: Tome-se o comprimento e a bocca da embarcação por fóra e o seu pontal por dentro no lugar de mínimo pontal em decimetros. O producto dessas tres dimensões entre si multiplicado pelo coefficiente 0,6 será a capacidade da embarcação. Assim, pois, para uma embarcação de 8,0 de comprimento, 2, 70 de bocca e 1,10 de pontal a capacidade será: $80 \times 27 \times 11 \times 0,6 = 14\ 256$ decimetros. Si os remos forem montados em toleteiros dever-se-ha tomar as bases desses como altura da borda na medida do pontal.

Art. 626. O numero de pessoas que poderá conter qualquer embarcação da classe A verificar-se-ha, dividindo por 283 o numero de decimetros cubicos de sua capacidade. Assim, por exemplo, a embarcação que tiver 14.256 decimetros cubicos de capacidade será considerada sufficiente para 50 pessoas adultas. A embarcação deverá, além disto, ter bastante espaço para que todas as pessoas de sua lotação possam ficar sentadas, sem embarçar o movimento dos remos, sufficiente franco bordo e estabilidade para com segurança, carregar esse numero de passageiros, o que deverá ser verificado na agua por occasião da primeira inspecção a que forem submettidas as referidas embarcações para a observancia do preceituado neste regulamento, fazendo-se a experiencia de uma embarcação de cada classe ou capacidade, quando houver mais de uma classe ou capacidade.

Paragrapho unico. Quando, porém, tratar-se de navios que navegarem em rios e em aguas tranquillias o coefficiente para determinar o numero de pessoas será reduz do a 227.

Art. 627. O numero de pessoas que poderá conter qualquer embarcação das classes B, C e D ou E, verificar-se-ha dividindo por 227 o numero de decimetros cubicos de sua capacidade.

Art. 628. Os apparelhos para arriar ou botar na agua as embarcações miudas, terão de satisfazer as condições seguintes: todas os salva-vidas, sobre todos os navios que transportarem passageiros, deverão, quando for praticavel, estar suspensos em fortes turcos, sendo dois turcos para cada embarcação, ou um unico turco para cada embarcação quando esse turco for conveniente, disposto para arriar a referida embarcação com facilidade; porém, não sendo praticavel ter todas as embarcações salva-vidas suspensas em turcos, como foi acima indicado, os restantes deverão estar á mão de modo a serem facil e promptamente lançados á agua quando for preciso.

Art. 629. Todas as embarcações içadas nos turcos deverão estar arranjadas de modo que possam ser arriadas na agua simultaneamente e os turcos ou apparelhos nos navios que transportam passageiros deverão ter resistencia sufficiente para poder supportar a embarcação com toda a sua carga e de tal modo espaçados que as

respectivas embarcações possam com facilidade passar entre ellas.

Art. 630. Os turcos e seusapparelhos de movimento deverão estar promptos para seu uso immediato e protegidos de qualquer influencia que possa prejudicar o seu funcionamento, sendo absolutamente prohibido collocar dentro das embarcações qualquer outro objecto que não sejam os exigidos pelo presente regulamento.

Art. 631. As embarcações suspensas nos turcos deverão ter as suas talhas sempre engatadas e estar promptas a qualquer movimento.

Art. 632. As talhas deverão ter meios adequados para desligar promptamente as embarcações dos cadernaes inferiores dos mesmos.

Art. 633. Os logares em que engatam as talhas deverão estar sufficientemente apartadas dos extremos das embarcações afim de que estas possam com facilidade ser afastadas dos respectivos turcos.

Art. 634. As defensas das embarcações deverão ser de tal natureza que possam remover-se facilmente.

Art. 635. Os cabos das talhas, cadernaes, torcaes e olhaes, em summa, todos os apparelhos de suspensão devem ser sufficientemente fortes para poderem supportar a embarcação com toda a sua carga.

Art. 636. Os tiradores das talhas deverão ser bastante comprimento para que as embarcações possam ser variadas na agua mesmo quando o navio esteja descarregado, e as fleis das talhas deverão igualmente ter bastante comprimento para que possam tocar na agua mesmo quando o navio estiver descarregado.

Art. 637. Os cadernaes inferiores das talhas não deverão ter gatos.

Art. 638. Para estar devidamente apparelhada toda a embarcação deverá ter:

a) palamenta completa, para bancada singela ou de voga, e mais dous remos de sobrealente;

b) dous bujões para cada boeiro, presos por fleis de cabos ou corrente e tantos toleteiros ou furquetas quantos os remos e mais metade e todos igualmente presos por fleis de confiança;

c) um ancorote, um balde, um leme com a competente cana de leme ou meia lua e correspondentes gualdropes, uma boça de sufficiente comprimento e um croque. O leme e o balde devem estar presos por fleis de sufficiente comprimento e sempre promptos para serem usados em qualquer momento;

d) uma vasilha ou quartola para agua potavel a qual deve estar sempre cheia;

e) as balsas salva-vidas devem estar completamente providas de palamenta e pertences que lhe sejam apropriados.

Art. 639. Dentro as embarcações das classes A ou B de cada navio quatro no maximo deverão ter mais o seguinte:

a) duas machadinhas presas por fleis e collocadas uma á proa e outra á popa da embarcação;

b) um ou mais mastros, e pelo menos uma vela de confiança com o correspondente apparelho;

c) uma linha de salvação estendida com seios pelo lado de fora da embarcação em todo o comprimento desta e de ambos os lados, fortemente segura;

d) uma agulha de marcar, apropriada;

e) um galão de azeite animal ou vegetal, em vasilha de modelo approvado e que sirva para espalhar o pela superficie do mar em occasião de mau tempo;

f) uma lanterna protegida exteriormente por uma grade ou rede e cujo reservatorio contenha azeite sufficiente para dar luz pelo espaço de duas horas pelo menos.

Art. 640. O numero de pessoas, que poderá conter qualquer salva-vidas, será especialmente determinado para cada modelo approvado pela Inspectoria de Portos e Costas, observada, porém, a condição de que para cada pessoa correspondam pelo menos 85 decímetros cubicos de fortes e efficazes reservatorios de ar, taes que a agua não possa nelles penetrar. Será permittido o uso de balsas de qualquer genero de construcção, comtanto que sejam de modelo approvado e tenham poder de fluctuação equivalente ao que se acha estatuido acima.

Art. 641. Todas as balsas salva-vidas deverão ser marcadas de maneira a fixar claramente o numero de pessoas que podem conter.

Art. 642. O numero de pessoas que poderá aguentar quaesquer objectos ou artigos fluctuantes será verificado dividindo-se por 14,50 numero de kilos de ferro que os mesmos objectos sejam capazes de sustentar n'agua doce por espaço de 24 horas. Estes objectos ou artigos para serem empregados não devem precisar ser antes cheios de ar e deverão ser de genero de construcção approvada e ter marcas que indiquem claramente o numero de pessoas que podem aguentar.

Art. 643. Por cinto de salvação ou cintos salva-vidas aperfeiçoados deve entender-se todo o artigo, desse genero que não precise ser cheio de ar antes de empregado e que seja capaz de fluctuar n'agua por espaço de 24 horas, tendo suspensa 14,50 kilos de ferro.

Art. 644. As boias de salvação serão de modelo approvado e poderão ser:

a) boias de cortiça solida, guarnecidas em volta de uma linha de salvação ou fiel, com seios, e que sejam capazes de fluctuar n'agua por espaço de 24 horas, pelo menos, tendo suspensas 14,50 kilos de ferro e que não tenham por enchimento fibras vegetaes, barbas de cortiça ou outros, cortiça granulada ou qualquer outro material solto, nem precisem ser cheias de ar antes de empregadas.

Art. 645. Todas as boias e cintos de salvação deverão ser collocados nos navios de maneira que fiquem facilmente accessiveis a todas as pessoas existentes a bordo e tambem que sua posição se torne conhecida daquellas pessoas ás quaes sejam particularmente destinadas.

CAPITULO II

DO PRUMO

Art. 646. Os vapores das classes I, II e III da divisão A deverão ter um linha de prumo de 275 metros pelo menos, convenientemente graduada, enrolada em um sarilho, com prumo de patente de pelo menos inferior a 15 kilos, além de duas outras linhas de prumo de mão de 50 metros de comprimento, cada uma, convenientemente graduada e com prumo de pelo menos inferior a 3,5 kilos cada uma.

Art. 647. Os vapores das classes IV e V da divisão A e os de vela da divisão B, deverão ter uma linha de prumo de patente de pelo menos inferior a 12 kilos, e uma outra de 5) metros de comprimento, com prumo de pelo menos inferior a 35, kilos, convenientemente graduadas.

Art. 648. Indica-se o seguinte modo de graduar as linhas de prumo, geralmente adoptado:

Nas 2 braças ou 3.65—Um pedaço de couro dividido em duas tiras.

Nas 3 braças ou 5.49—Um pedaço de couro dividido em tres tiras.

Nas 5 braças ou 9.14—Um pedaço de filete branco.

Nas 7 braças ou 12.80—Um pedaço de filete vermelho.

Nas 10 braças ou 18.39—Um pedaço de couro com um furo.

Nas 13 braças ou 23.78—Um pedaço de filete azul.

Nas 15 braças ou 27.44—Um pedaço de filete branco.

Nas 17 braças ou 31.09—Um pedaço de filete vermelho.

Nas 20 braças ou 36.58—Um pedaço de arrebom com dois nós.

Paragrapho unico. Deve ser preferido o tecido de algodão para as marcas brancas, filete para as vermelhas e sarilho para as azues, porque assim poder-se-ha immediatamente distinguir na escuridão.

CAPITULO III

DOS MEIOS DE SALVAÇÃO

Art. 649. Com relação as vapores da Divisão A — Classe I, observar-se-ha o seguinte:

a) Deverão ter suspensas em turcos e com os necessários apparelhos para serem arriados n'agua, embarcações miudas em numero e de capacidade não inferiores ao estipulado na tabella junta. Essas embarcações estarão providas de palamenta e mais pertences e serão do modelo a que se refere o Capitulo I do Titulo XII.

b) Não serão obrigados a ter mais embarcações miudas do que as que forem necessarias para dar sufficiente accommodação a todas as pessoas existentes a bordo.

c) Os capitães ou proprietarios de vapores desta classe, que pretendorem ter numero menor de embarcações miudas do que o estipulado na tabella junta, deverão declarar ao capitão do porto, antes do despacho de sahida, que as embarcações na realidade suspensas em turcos são sufficientes para accommodar todas as pessoas existentes a bordo, dando-se 10 pés cubicos da capacidade das embarcações segundo a regra estabelecida pelo art. 626, para cada adulto ou adulto medio.

d) O numero minimo das embarcações miudas e o minimo da capacidade cubica total das mesmas será proporcional á tonelagem bruta do navio e de accordo com a tabella junta. Para os navios já armados no momento de ser posto em execução o presente regulamento dever-se-ha ter por satisfeita esta exigencia si as embarcações suspensas em turcos perfizerem o correspondente minimo de capacidade total estipulada na columna 3 da tabella estabelecida, embora o numero dessas embarcações seja inferior ao numero marcado na columna 2 da mesma tabella.

e) Metade pelo menos das embarcações miudas suspensas em turcos deverá ser do modelo ou typo da classe A.

As restantes embarcações tambem poderão ser desse mesmo modelo, ou, á vontade do proprietario, do typo daquellas que estão comprehendidas nas classes C e D, comtanto que não haja mais de duas do modelo das mencionadas na classe D.

f) Si as embarcações suspensas em turcos, de accordo com a tabella junta, não derem sufficiente accommodação para todas as pessoas existentes a bordo, nesse caso deverão os navios ter embarcações supplementares, de madeira ou de metal, desmontaveis, ou de qualquer outro modelo approvado, quer suspensas em turcos, quer dispostas de outra maneira, ou ainda balsas salva-vidas

le modelo igualmente approved. Salva a prescripção da lettra b supra, essas embarcações supplementares ou balsas deverão ter bastante capacidade para juntamente com as demais embarcações miudas, que pela tabella junta devem estar suspensas em turcos, perfazerem o duplo do valor cubico minimo estipulado na columna 3 da mesma tabella. Todas essas embarcações supplementares, ou balsas, deverão, outrossim, para que possam ser uteis, ficar collocadas de maneira tão conveniente quanto o permittirem as disposições internas do navio, cumprindo em todo caso ter-se o cuidado de evitar o excessivo atravancamento do convez deste e não prejudicar a sua segurança em viagem.

g) Os vapores que forem dotados de compartimentos estanques e em numero tal que possam conservar-se fluctuando em tempo moderado, ainda quando dois de taes compartimentos estejam com agua aborba, somente poderão ter embarcações supplementares ou balsas com metade da capacidade estipulada na lettra f supra.

h) Além dos meios de salvação acima referidos, terão também pelo menos uma boia de salvação, de modelo approved, para cada uma das embarcações suspensas em turcos e, outrossim, estarão providas de cintos de salvação ou salva-vidas, de modelo approved, ou de outros artigos do mesmo genero e igual poder de fluctuação, também approved, e que possam ser ajustados ao corpo, com a condição mais de haver um destes pelo menos para cada pessoa existente a bordo.

Art. 650. Os vapores da Divisão A—Classe II, estarão sujeitos ás mesmas prescripções que os da classe I da divisão A.

Art. 651. Os vapores da Divisão A — Classe III, deverão ter:

a) Suspensas em turcos e de cada lado tantas embarcações miudas de madeira ou de metal, uma de cada lado pelo menos, do modelo comprehendido na classe A ou B, e de tal capacidade que as de um só lado sejam sufficientes para accomodar as pessoas existentes a bordo. Estas embarcações deverão estar providas dos necessarios aparelhos para serem arriados n'agua.

b) Seis boias de salvação pelo menos, de modelo approved e de accôrdo com o art. 644.

c) Cintos salva-vidas de modelo approved, conforme se acha prescripto para os navios da classe I da divisão A.

Art. 652. Os vapores da Divisão A — Classe IV:

a) Deverão ter suspensas em turcos embarcações miudas na conformidade do que este regulamento e a respectiva tabella prescrevem para os navios da 1ª classe da divisão A.

b) Si as embarcações suspensas em turcos, em virtude da prescripção, não fornecerem sufficiente accommodação para todas as pessoas existentes a bordo, deverão os navios desta classe ter embarcações supplementares ou balsas salva-vidas de modelo approved, conforme se acha prescripto para os navios da classe I da divisão A.

c) Si, porém, pela necessidade de evitar o excessivo atravancamento do convez e não comprometter a segurança do proprio navio em viagem, não for possível a qualquer navio desta classe ter essas embarcações supplementares ou balsas salva-vidas, conforme se acha prescripto para os navios de 1ª classe da divisão A, poder-se-ha supprir tal deficiência por meio de equivalente numero de bancos ou de outros objectos accessorios do convez que sejam capazes de fluctuar, de modelo approved, comtanto que seja á inteira satisfação da commissão de vistorias.

d) Não deverão ter menos de seis boias de salvação, do modelo approved, e de accôrdo com o art. 644.

e) Deverão ainda estar providos de cintos salva-vidas, de modelo approved e de accôrdo com o art. 643, ou de outros artigos do mesmo genero e igual poder fluctuante, também de modelo approved, que possam ser ajustados ao corpo, com a condição de haver um destes, pelo menos, para cada pessoa existente a bordo.

Art. 653. Os vapores da Divisão A — Classe V, deverão ter:

a) Suspensas em turcos de cada lado tantas embarcações miudas de madeira ou de metal, uma de cada lado, pelo menos, de modelo comprehendido nas classes A ou B da clausula 1ª das disposições geraes, e de tal capacidade que as de um lado sejam sufficientes para accomodar as pessoas existentes a bordo. Essas embarcações estarão providas dos necessarios aparelhos para serem arriadas n'agua.

b) Cintos salva-vidas, de modelo approved, conforme se acha prescripto para os navios de 1ª classe da divisão A.

c) Duas boias de salvação pelo menos, de modelo approved e de accôrdo com o art. 644.

Art. 654. Os vapores da Divisão A — Classe VI :

a) Deverão, segundo a sua tonelagem, ter suspensas em turcos embarcações miudas, na conformidade do que prescreve a tabella para os vapores de 1ª classe da divisão A.

b) Si as embarcações suspensas em turcos, em virtude da prescripção supra, não fornecerem sufficiente accommodação para todas as pessoas existentes a bordo, os vapores desta classe deverão ter embarcações supplementares ou balsas salva-vidas do modelo approved, conforme se acha prescripto para os vapores de 1ª classe da divisão A.

c) Si, porém, pela necessidade de evitar o excessivo atravancamento do convez e não comprometter a segurança do proprio navio em viagem, não for exequivel para algum vapor desta classe ter essas embarcações supplementares ou balsas salva-vidas conforme se acha prescripto para os navios da 1ª classe da divisão A, poder-se-ha em todo caso compensar tal deficiência supprindo-o com equivalente numero de bancos ou quaesquer outros objectos accessorios do convez, que sejam capazes de fluctuar, e de modelo approved, comtanto que seja á inteira satisfação da commissão de vistoria.

d) Deverão também estar munidos de cintos salva-vidas do modelo approved, e de accôrdo com o art. 643 ou de outros artigos do mesmo genero e igual poder de fluctuação, também approved, que possam ser ajustados ao corpo, com a condição de haver um destes pelo menos para cada pessoa existente a bordo.

e) Deverão ter pelo menos duas boias de salvação de modelo approved de accôrdo com o art. 644.

Art. 655. Os vapores da Divisão A — Classes VII e XII deverão ter :

a) Suspensas em turcos de cada lado tantas embarcações miudas de madeira ou de metal, uma de cada lado pelo menos de modelo comprehendido nas classes A ou B, de que trata o art. 624, e de tal capacidade que a de um lado sejam sufficientes para accomodar todas as pessoas existentes a bordo. Essas embarcações estarão providas dos necessarios aparelhos para serem arriados n'agua.

b) Cintos salva-vidas, de modelo approved, conforme se acha prescripto para os navios da 1ª classe da divisão A.

c) Duas boias de salvação, pelo menos, de modelo approved e de accôrdo com o art. 644.

Art. 656. Os vapores da divisão A — classe 8 que não sahem barra fóra, nem navegam em aguas agitadas deverão ter:

a) Uma embarcação collocada de maneira que possa ser lançada na agua com presteza e deverão ser providas de aparelhos ou objectos fluctuantes de modelo approved e de accôrdo com o art. 641 ou de cintos salva-vidas de modelo approved e de accôrdo com o art. 642 e boias de salvação de modelo approved e de accôrdo com o art. 643 em quantidade sufficiente para juntamente com a referida embarcação poderem conservar boiando todas as pessoas existentes a bordo.

b) Quatro boias de salvação, pelo menos, do modelo approved.

Quando, porém, sahirem fóra da barra ou navegarem em aguas agitadas, deverão ter as mesmas disposições que os navios da classe VI da divisão A.

Art. 656. Os vapores da divisão A — classe IX que não sahem barra fóra nem navegam em aguas agitadas deverão ter:

a) Uma embarcação collocada de maneira que possa ser lançada na agua com presteza e ser provida de aparelhos ou objectos fluctuantes de modelo approved e de accôrdo com o art. 642, ou de cintos salva-vidas, de modelo approved e de accôrdo com o art. 641 em quantidade sufficiente para juntamente com a referida embarcação poderem conservar boiando todas as pessoas existentes a bordo;

b) Duas boias de salvação, pelo menos, de modelo approved. Quando em aguas agitadas, devem ter as mesmas disposições que as da classe VII.

Art. 658. Os vapores da divisão A — classes X, XI e XII deverão ter:

Suspensas em turcos de cada lado tantas embarcações miudas de madeira ou de metal, uma de cada lado pelo menos, de modelo comprehendido na classe A ou B e de tal capacidade que as de um lado sejam sufficientes para accomodar todas as pessoas existentes a bordo. Essas embarcações deverão estar providas dos necessarios aparelhos para serem arriados na agua.

b) Cintos salva-vidas, de modelo approved e conforme se acha prescripto para navios da 1ª classe da divisão A,

c) Duas boias de salvação pelo menos de modelo approved e de accôrdo com o art. 643.

Tabella do numero minimo de embarcações suspensas em turcos e o minimo de capacidade cubica total das mesmas em cada navio

1 Tonelagem bruta	2 Numero minimo das embarcações suspensas em turcos	3 Minimo da capacidade cubica total das embarcações suspensas em turcos em decimetros cubicos $C \times B \times P \times 0,6$
De 14.000 a 16.000.....	20	200.000
De 12.000 a 14.000.....	18	180.000
De 10.000 a 12.000.....	16	160.000
De 9.000 a 10.000.....	14	150.000
De 8.500 a 9.000.....	14	145.000
De 8.000 a 8.500.....	14	142.000
De 7.750 a 8.000.....	12	134.000
De 7.500 a 7.750.....	12	131.000
De 7.250 a 7.500.....	12	128.000
De 7.000 a 7.250.....	12	125.000
De 6.750 a 7.000.....	12	122.000
De 6.500 a 6.750.....	12	119.000
De 6.250 a 6.500.....	12	116.000
De 6.000 a 6.250.....	12	114.000
De 5.750 a 6.000.....	10	105.000
De 5.500 a 5.750.....	10	102.000
De 5.250 a 5.500.....	10	100.000
De 5.000 a 5.250.....	10	97.000
De 4.750 a 5.000.....	10	94.000
De 4.500 a 4.750.....	6	85.000
De 4.250 a 4.500.....	8	83.000
De 4.000 a 4.250.....	8	80.000
De 3.750 a 4.000.....	8	76.000
De 3.500 a 3.750.....	8	74.000
De 3.250 a 3.500.....	8	71.000
De 3.000 a 3.250.....	8	68.000
De 2.750 a 3.000.....	6	60.000
De 2.500 a 2.750.....	6	58.000
De 2.250 a 2.500.....	6	57.000
De 2.000 a 2.250.....	6	55.000
De 1.750 a 2.000.....	6	51.000
De 1.500 a 1.750.....	6	48.000
De 1.250 a 1.500.....	6	43.000
De 1.000 a 1.250.....	4	34.000
De 750 a 1.000.....	4	29.000
De 500 a 750.....	4	23.000
De 250 a 500.....	2	12.000
De 150 a 250.....	2	8.500

Nota — Os navios de mais de 16.000 toneladas deverão ser providos de uma capacidade adicional de embarcações na razão de 0.000 decimetros cubicos por cada 500 toneladas brutas ou fração desta.

Tabella de viveres que os individuos da tripolação teem direito por dia e por individuo

Generos	Grammas ou litros	Observações
Assucar.....	0.150 grammas	
Arroz.....	0.100 »	
Azeite commum.....	0.040 litros	Uma vez por semana.
Macalhão.....	0.200 grammas	» » » »
Batatas.....	0.200 »	
Bolacha grossa.....	0.150 »	
Café torrado e moido.....	0.050 »	
Carne secca.....	0.200 »	(a)
Farinha de mandioca.....	0.150 »	
Frijão.....	0.150 »	
Legumes seccos.....	0.030 »	Duas vezes por semana.
Matte.....	0.015 »	
Sal.....	0.025 »	
Toucinho ou banha.....	0.030 »	Seis dias por semana (b)
Almagre.....	0.010 litros	
Carne verde.....	0.500 grammas	Cinco vezes por semana (c).
Pão.....	0.200 »	(d)
Legumes frescos.....	50 réis	

Todo o navio deverá ter ao sair de um porto os viveres necessarios á viagem até o porto de destino de accordo com esta tabella.

(a) A carne secca deverá ser distribuida tambem quando não houver carne fresca.

(b) O toucinho ou banha não será distribuido quando for o azeite.

(c) Quando não houver carne fresca se deverá distribuir 0.200 grammas de carne secca ou outra conserva.

(d) Quando não houver pão se deverá distribuir 0.150 grammas de bolacha.

TONENAGEM BRUTA		ANCORAS				ANCORETES				
Vapores	Navios á vela	Numero	Peso da 1ª e 2ª sem o cepo Kilos	Esforço minimo de prova	Peso da 3ª	Esforço minimo de prova	Peso do prôa sem cepo Kilos	Esforço minimo de prova	Peso da popa sem cepo	Esforço minimo de prova
60—90	30—60	2	115	4.700	—	—	2	50	5.500	25
90—130	60—80	2	155	5.500	—	—	2	65	3.700	25
130—170	80—110	2	210	6.400	—	—	2	90	4.200	40
170—220	110—140	2	255	7.400	—	—	2	115	4.700	50
220—260	140—170	2	305	8.300	—	—	2	140	5.200	65
260—320	170—200	2	370	9.500	—	—	2	165	5.700	75
320—330	200—240	3	430	10.700	360	9.300	2	190	6.250	90
330—450	240—280	3	500	11.800	420	10.400	2	215	6.700	100
450—520	280—330	3	570	13.200	480	11.500	2	255	7.400	115
520—600	330—380	3	650	14.600	545	12.800	2	290	8.100	125
600—690	380—430	3	740	16.000	635	14.400	2	325	8.900	140
690—800	430—500	3	825	17.600	700	15.500	2	355	9.300	155
800—920	500—580	3	915	19.200	775	16.800	2	395	10.000	165
920—1.070	580—670	3	1.015	20.800	865	18.200	2	445	10.900	175
1.070—1.210	670—760	3	1.145	22.800	980	20.200	2	480	11.500	205
1.210—1.400	760—830	3	1.260	24.500	1.065	21.600	2	520	12.300	215
1.400—1.640	830—1.020	3	1.385	26.500	1.180	23.400	2	570	13.200	230
1.640—1.920	1.020—1.190	3	1.500	28.200	1.270	24.700	2	620	13.900	240
1.920—2.220	1.190—1.360	3	1.615	29.900	1.370	26.300	2	660	14.600	255
2.220—2.550	1.360—1.560	3	1.715	31.400	1.460	27.600	2	675	15.100	265
2.550—2.920	1.560—1.780	3	1.855	33.400	1.675	29.300	2	710	15.600	280
2.920—3.310	1.780—2.020	3	2.030	35.900	1.730	31.600	2	760	16.500	305
3.310—3.740	2.020—2.280	3	2.210	38.200	1.880	33.800	2	815	17.400	325
3.740—4.210	2.280—2.600	3	2.390	40.500	2.035	35.900	2	875	18.500	356
4.210—4.720	2.600—2.940	3	2.565	42.700	2.185	37.900	2	940	19.600	380
4.720—5.260	2.940—3.300	3	2.780	45.400	2.360	40.100	2	1.005	20.500	430
5.260—5.850	3.300—3.700	3	2.985	47.800	2.540	42.500	2	1.080	21.800	445
5.850—6.480	3.700—4.100	3	3.215	50.200	2.730	44.800	2	1.155	23.000	480
6.480—7.140	4.100—4.500	3	3.415	52.400	2.895	46.700	2	1.231	24.300	535
7.140—7.850	4.500—4.900	3	3.645	54.700	3.100	49.000	2	1.310	25.300	555
7.850—8.600	4.900—5.400	3	3.860	56.800	3.275	50.900	2	1.395	26.750	585
8.600—9.440	5.400—6.000	3	4.115	59.300	3.505	53.300	2	1.475	27.900	610
9.440—10.300	6.000—6.600	3	4.355	61.400	3.710	55.400	2	1.560	29.250	660
10.300—11.200	6.600—7.200	3	4.625	63.800	3.925	57.400	2	1.650	30.500	700
11.200—12.100	—	3	4.850	65.700	4.115	59.400	2	1.740	32.000	735
12.100—13.100	—	3	5.120	67.800	4.355	61.500	2	1.830	33.200	775
13.100—14.200	—	3	5.370	71.300	4.570	63.400	2	1.930	34.500	810
14.200—15.300	—	3	5.640	72.200	4.800	65.400	2	2.030	35.700	865
15.300—16.500	—	3	5.930	74.300	5.050	67.300	2	2.145	37.300	900
16.500—17.700	—	3	6.225	76.500	5.295	69.500	2	2.248	38.700	940
17.700—19.000	—	3	6.530	79.000	5.550	71.500	2	2.360	40.200	990
19.000—20.400	—	3	6.860	81.200	5.830	73.500	2	2.475	41.600	1.040
20.400—21.800	—	3	7.190	83.300	6.100	75.500	2	2.580	42.900	1.090
21.800—23.300	—	3	7.510	85.400	6.390	77.500	2	2.705	44.500	1.130
23.300—24.800	—	3	7.820	87.400	6.655	79.500	2	2.830	46.000	1.185
24.800—26.500	—	3	8.160	89.500	6.935	81.500	2	2.945	47.250	1.232

Observações

o peso do cepo da ancora não incluído nos pesos desta tabella não deve ser superior a 25 % do da ancora.
 As ancoras sem cepo devem ter 25 % de peso a mais do que o determinado nesta tabella.
 Qualquer que seja a ancora deve ser de modelo approvado pela Inspectoria de Portos e Costas.
 A haste da ancora sem cepo não deve ter um peso superior a 1/3 do peso total da ancora.

TONELAGEM BRUTA		AMARRAS						CORRENTES E CABOS DE ARAME DE AÇO									
Vapores	Vela	Diâmetro do ferro do elo em milímetros	Esforço mínimo		Comprimento total em metros	Peso total mínimo em kilogrammas	Comprimento total em metros	Diâmetro do ferro do elo em milímetros	Correntes com élos de travessão			Correntes com élos sem travessão					
			De ruptura	De tensão					Esforço mínimo		Peso total mínimo em kilogrammas	Diâmetro do ferro do elo em milímetros	Esforço mínimo		Peso total mínimo em kilogrammas		
									De ruptura	De tensão			De ruptura	De tensão			
5.200—5.850	3.300—3.700	59	137.000	97.890	490	36.600	220	33	46.310	30.870	5.370	35	46.310	23.150	6.215		
5.850—6.480	3.700—4.100	60	141.700	101.200	550	42.400	220	33	46.310	30.870	5.370	35	46.310	23.150	6.215		
6.480—7.140	4.100—4.500	62	151.300	107.200	550	45.400	220	35	52.090	34.720	5.885	38	54.380	27.190	7.425		
7.140—7.850	4.500—4.900	64	159.250	114.190	550	48.400	220	35	52.090	34.720	5.885	38	54.380	27.190	7.425		
7.850—8.600	4.900—5.400	66	166.300	118.620	550	51.400	220	36	55.110	36.740	6.425	39	57.140	28.570	7.825		
8.600—9.440	5.400—6.000	67	170.400	121.870	550	52.900	220	36	55.110	36.740	6.425	39	57.140	28.570	7.825		
9.440—10.300	6.000—6.600	69	174.440	124.310	600	61.200	220	38	59.120	40.780	7.085	41	63.020	31.510	8.620		
10.300—11.200	6.600—7.200	70	181.740	129.820	600	63.000	220	38	59.120	40.780	7.085	41	63.020	31.510	8.620		
11.200—12.100	—	72	188.230	134.970	600	66.800	220	40	62.990	44.990	7.570	41	63.020	31.510	8.620		
12.100—13.100	—	73	192.620	137.600	600	68.700	220	40	62.990	44.990	7.570	41	63.020	31.510	8.620		
13.100—14.200	—	74	196.210	140.180	600	70.600	270	41	63.180	47.270	10.185	42	66.140	33.070	11.080		
14.200—15.300	—	76	203.390	145.290	650	80.700	270	41	66.180	47.270	10.185	42	66.140	33.070	11.080		
15.300—16.500	—	78	210.410	150.300	650	84.900	270	43	72.800	52.000	11.045	44	72.580	36.290	12.410		
16.500—17.700	—	79	214.220	152.760	650	87.000	270	43	72.800	52.000	11.045	44	72.580	36.290	12.410		
17.700—19.000	—	81	220.880	157.700	650	91.600	270	44	76.220	54.440	11.525	45	75.940	37.970	13.025		
19.000—20.400	—	82	225.570	160.380	650	94.000	270	44	76.220	54.440	11.525	45	75.940	37.970	13.025		
20.400—21.800	—	84	231.160	165.160	700	103.000	270	46	83.310	59.510	12.400	47	82.820	41.410	14.296		
21.800—23.300	—	86	237.780	169.850	700	111.100	270	46	83.310	59.510	12.400	47	82.820	41.410	14.296		
23.300—24.800	—	87	240.840	172.080	700	113.900	270	47	86.970	62.120	13.255	48	86.420	43.210	14.950		
24.800—26.500	—	89	246.220	176.630	700	119.300	270	47	86.970	62.120	13.255	48	86.420	43.210	14.950		

As amarras e correntes devem supportar o esforço minimo determinado nesta tabella e o respectivo certificado deve ser apresentado á commissão de vistoria no acto do registro. Nos pesos estão incluídos os de duas manilhas para as duas extremidades de cada amarra ou corrente.

Cada fio de arame componente do cabo de aço deve supportar, depois de galvanizado, um esforço minimo correspondente ao determinado nesta tabella e a resistencia de todos os fios de arame reunidos deve ser superior de 10 %, pelo menos, ao determinado para cada fio. Cada fio de arame deve poder ser torcido oito vezes pelo menos e depois destorcidos e indreitados sem se partiorem.

Cada navio deve ter a corrente ou o cabo de arame como entender o seu proprietario mais conveniente segundo a tabella acima.

CABOS DE REBOQUE

ESPIAS

Cabos de arame de aço		Cabo de arame flexível			Comprimento de cada cabo	Cabo de arame de aço		Circunferencia do cabo de linho	De manobra			Numero de espia	De amarrar	
Circunferencia do cabo em millimetros	Esforço minimo de ruptura	Circunferencia do cabo em millimetros	Esforço minimo de ruptura			Circunferencia em millimetros	Esforço minimo de ruptura		Numero de espia	Comprimento de cada espia	Circunferencia da espia		Comprimento de cada espia	Circunferencia
117	46.310	101	46.130	1	220	127	54.300	372	2	165	203	2	165	178
117	46.310	101	46.130	1	220	137	63.000	406	2	165	216	2	165	190
125	52.500	108	52.490	1	220	137	63.000	406	2	185	216	2	185	190
125	52.500	108	52.490	1	220	137	63.000	406	2	185	216	2	185	190
128	55.370	111	55.470	1	220	144	71.360	432	2	185	216	2	185	190
128	55.370	111	55.470	1	220	144	71.360	432	2	185	216	2	185	190
132	59.280	115	59.650	1	250	144	71.360	432	2	185	229	2	185	203
132	59.280	115	59.650	1	250	150	78.080	—	2	185	241	2	185	216
136	63.080	119	63.775	1	250	150	78.080	—	3	220	216	3	220	190
136	63.080	119	63.775	1	250	160	84.180	—	3	220	216	3	220	190
140	66.830	122	66.890	1	250	160	84.180	—	3	220	216	3	220	190
140	66.830	122	66.890	1	250	170	95.040	—	3	220	216	3	220	190
145	72.490	127	73.060	1	250	170	95.040	—	3	220	229	3	220	203
145	72.490	127	73.060	1	275	180	106.550	—	3	220	229	3	220	203
149	76.720	130	76.540	1	275	190	118.650	—	3	220	241	3	220	216
149	76.720	130	76.540	1	275	200	131.540	—	3	220	241	3	220	216
154	83.530	135	82.860	1	275	210	146.570	—	3	220	241	3	220	216
154	83.530	135	82.860	1	275	215	153.710	—	3	220	254	3	220	229
156	87.070	139	87.170	1	275	220	160.350	—	3	220	254	3	220	229
156	87.070	139	87.170	1	275	225	167.930	—	3	220	254	3	220	229

Quando se empregar cabo de arame de aço flexível especial em lugar de cabo commum as dimensões dadas nesta tabella podem ser reduzidas contanto que o cabo supporte o mesmo esforço minimo determinado nesta tabella e que o cabo seja formado de seis cordões com vinte e quatro fios de arame cada cordão e que o diametro de cada fio de arame seja 1/56 da circunferencia do cabo,

As espia de cabo de linho dos navios de cabotagem deverão ter, pelo menos, dous terços do comprimento determinado nesta tabella.

TONELAGEM BRUTA				AMARRAS, CORRENTES E CABOS DE ARAME DE AÇO													
Vapores	Vêla	Amarras						Correntes e cabos de arame de aço									
		Diâmetro do ferro do elo em milímetros	Esforço mínimo		Comprimento total em metros	Peso total mínimo em kilogrammos	Comprimento total em metros	Esforço mínimo			Correntes de elo sem travessa						
			De ruptura	De tensão				Diâmetro do ferro do elo em milímetro	De ruptura	De tensão	Peso total mínimo em kilogrammos	Diâmetro do ferro do elo em milímetros	Esforço mínimo		Peso total mínimo em kilogrammos		
													De ruptura	De tensão			
60— 90	30— 60	17	12.290	8.190	220	1.430	85	13	7.199	4.790	355	14	7.410	3.700	405		
90— 130	60— 80	19	15.350	10.230	220	1.750	85	14	8.330	5.560	404	15	8.540	4.270	458		
130— 170	80— 110	21	18.750	12.500	275	2.600	85	14	8.330	5.560	404	15	8.540	4.270	458		
170— 220	110— 140	22	20.580	13.720	275	2.930	85	16	10.890	7.260	503	17	10.920	5.460	575		
220— 260	140— 170	24	24.490	16.330	330	4.150	85	16	10.890	7.260	503	17	10.920	5.460	575		
260— 320	170— 200	25	26.570	17.720	330	4.650	85	17	12.290	8.190	553	18	12.290	6.140	726		
320— 380	200— 240	27	30.910	20.610	330	5.280	85	17	12.290	8.190	553	18	12.290	6.140	726		
380— 450	240— 280	28	33.310	22.220	330	5.820	110	19	15.350	10.230	875	21	16.670	8.330	1.150		
450— 520	280— 330	30	38.270	25.510	330	6.650	110	21	18.750	12.500	1.040	22	18.290	9.150	1.255		
520— 600	330— 380	32	43.540	29.030	330	7.340	110	21	18.750	12.500	1.040	22	18.290	9.150	1.255		
600— 690	380— 430	33	46.310	30.870	385	9.400	110	22	20.580	13.720	1.184	24	21.770	10.890	1.480		
690— 800	430— 500	35	52.090	34.720	385	10.300	110	22	20.580	13.720	1.184	24	21.770	10.890	1.480		
800— 920	500— 580	36	55.110	36.740	385	11.240	110	24	24.490	16.330	1.383	26	25.680	12.840	2.118		
920— 1.070	580— 670	38	59.120	40.780	385	12.400	110	24	24.490	16.330	1.383	26	25.680	12.840	2.118		
1.070— 1.210	670— 760	40	62.990	44.990	385	13.250	135	25	26.570	17.720	1.902	27	27.750	13.870	2.266		
1.210— 1.400	760— 830	41	66.180	47.270	440	16.600	135	25	26.570	17.720	1.902	27	27.750	13.870	2.266		
1.400— 1.640	830— 1.020	43	72.800	52.000	440	18.000	135	27	30.910	20.610	2.160	29	31.820	15.910	2.602		
1.640— 1.920	1.020— 1.190	44	76.220	54.440	440	18.780	135	27	30.910	20.610	2.160	29	31.820	15.910	2.602		
1.920— 2.220	1.190— 1.360	46	83.310	59.510	440	20.210	135	28	33.340	22.220	2.382	30	34.010	17.010	2.778		
2.220— 2.550	1.360— 1.560	47	86.970	62.120	440	21.600	160	28	33.340	22.220	2.382	30	34.010	17.010	2.778		
2.550— 2.920	1.560— 1.780	49	94.530	67.520	440	23.000	160	28	33.340	22.220	2.382	30	34.010	17.010	2.778		
2.920— 3.310	1.780— 2.020	51	102.400	73.150	490	27.000	160	30	38.270	25.510	3.224	32	38.710	19.350	3.747		
3.310— 3.740	2.020— 2.280	52	106.500	76.040	490	29.100	160	30	38.270	25.510	3.224	32	38.710	19.350	3.747		
3.740— 4.210	2.280— 2.600	54	114.800	82.000	490	30.900	160	30	38.270	25.510	3.224	32	38.710	19.350	3.747		
4.210— 4.720	2.600— 2.940	55	119.100	85.070	490	32.800	160	32	43.540	29.030	3.559	34	43.740	21.900	4.256		
4.720— 5.230	2.940— 3.300	57	127.900	91.370	490	34.600	160	32	43.540	29.030	3.559	34	43.740	21.900	4.256		

CABOS DE ARAME DE AÇO		CABOS DE ARAME DE AÇO FLEXIVEL			CABOS DE REBOQUE			ESPIAS DE MANOBRA			ESPIAS DE MARRAÇONS		
Circumferencia do cabo	Esforço minimo de ruptura	Circumferencia do cabo em millimetros	Esforço minimo de ruptura	Comprimento de cada cabo	Circumferencia em millimetros	Esforço minimo de ruptura	Circumferencia do cabo de linho	Numero de espias	Comprimento de cada espia	Circumferencia de espia	Numero de espias	Comprimento de cada espia	Circumferencia de espia
49	7.200	41	7.400	90	41	5.100	127	1	165	89	1	165	89
51	8.100	43	8.290	90	41	5.100	127	1	165	101	1	165	89
51	8.100	43	8.290	90	48	6.800	140	1	165	101	1	165	89
57	10.160	48	10.420	110	48	6.800	140	1	165	114	1	165	89
57	10.160	48	10.420	110	51	8.130	152	1	165	127	1	165	89
63	12.700	57	12.920	110	51	8.130	152	1	165	139	1	165	89
63	12.700	57	12.920	110	54	9.140	165	2	165	139	2	165	101
70	15.750	59	15.890	135	60	11.180	178	2	165	152	2	165	101
76	19.300	66	19.560	135	63	12.700	190	2	165	165	2	165	114
76	19.300	66	19.560	135	63	12.700	190	2	165	165	2	165	114
79	20.570	68	20.960	135	67	14.220	203	2	165	165	2	165	127
79	20.570	68	20.960	135	73	17.270	216	2	165	165	2	165	127
87	24.557	74	24.780	135	76	19.300	228	2	165	178	2	165	139
87	24.557	74	24.780	135	79	20.570	241	2	165	190	2	165	152
90	26.470	77	26.730	135	86	23.880	254	3	165	165	3	165	127
90	26.470	77	26.730	180	86	23.880	254	3	165	165	3	165	127
98	31.420	84	31.810	180	89	25.910	267	3	165	165	3	165	127
98	31.420	84	31.810	180	89	25.910	267	3	165	165	3	165	139
101	33.390	86	33.320	180	92	27.600	279	3	165	165	3	165	139
101	33.390	86	33.320	180	102	34.040	305	3	165	178	3	165	152
101	33.390	86	33.320	180	102	34.040	305	3	165	178	3	165	152
108	38.860	93	39.060	180	111	41.150	330	3	165	178	3	165	152
108	38.860	93	39.060	180	117	41.150	330	3	165	178	3	165	152
108	38.860	93	39.060	180	117	40.230	347	3	165	190	3	165	165
114	43.690	93	43.443	180	117	46.230	347	3	165	190	3	165	165
114	43.690	93	43.443	127	127	54.360	372	3	165	203	3	165	178

DO DISTRICTO FEDERAL E ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Capitão do porto.

REGISTRO

Capitania do Porto.....em....de.....de 19...

Secretario

Observações

(As modificações porque passar a embarcação, as condemnações por innavegáveis e outras alterações sobre a propriedade, serão aqui notadas de modo claro e na forma dos respectivos documentos).

Capitão do porto

CAPITANIA DO PORTO

F. F. F.

F. F. F.

Capitão do porto

Secretario

(Modelo n. 5.)

ENTRADA

(Data) _____ Assinatura do Capitão _____

Assinatura do Capitão

(Datada e estampilhada)

(Modelo: n. 6.)

PASSE

.....
Capitão do'Porto

[illegible]

DESPACHO

Faça-se o respectivo processo e contas e remetam-se ao (The-
souro, Delegacia Fiscal, Mesa de Rendos ou Collectorias Fe-
deraes) estes autos para cobrança executiva da multa e mais dili-
gencias em que incorrem.

Capitania do Porto de em de de 19..

F. F. F.

Capitão do porto.

Segue-se :

Conta das diligencias effectuadas e não satisfeitas por F.

Data F. Encarregado de diligencias.
Conforme F. Secretario.

Segue-se:

TERMO

Aos... dias do mez de de 19... em vista do despacho
de F. F. F. Capitão do Porto remetem-se estes autos ao (The-
souro, Delegacia Fiscal, Mesa de Rendos ou Collectorias Federaes).

F. F. F.

Secretario.

(Nota) — Estes autos são remetidos com officio do capitão do
porto.

(Modelo n. 12.)

TERMO DE AJUSTE DE SOLDADAS

Aos... dias do mez do anno de 19..., nesta cidade
de compareceu nesta Capitania do Porto do Estado de
que declarou ser toneladas de arquea-
ção de registro, a com machina da força de
cavallos nominaes, de propriedade de registrado
em destinado á condução de e que tendo de
sahir em viagem para com escalas por
apresentava com a lista integral e nominal de sua tripolação o
rol da equipagem que havia livremente contractado pela fórma
nelle expresso, além de ser ratificado o ajuste pelos seus signatarios
e lavrado o competente contracto por esta capitania, onde deixava
para os devidos effeitos a lista de sua tripolação com as respectivas
soldadas, data e assignatura. E sendo por mim
Secretario perante capitão do
porto, e feita a chamada dos tripolantes
constantes do rol com a lista da tripolação apresentada e assignada
pelo capitão ou mestre para ficar archivada nesta capitania,
mandou capitão do porto lavrar este
termo de ajuste de soldadas dos tripolantes do
com seu capitão ou mestre, para ser por esta fórma
dado por firme e valioso o tracto constante do rol da equipagem
hoje datado e assignado por capitão do
porto e secretario, que para constar lavrei este
termo que vae assignado por mim secretario
por capitão do porto e
capitão ou mestre.

Capitão do porto

Capitão ou mestre

Secretario.

(Modelo n. 15.)

AUTO DE APPREHENSÃO

Aos... dias do mez de de 19..., eu
(nome, posto e função) com os (patrões, remadores, etc.)
apprehendi, por infracção do §... do art. do decreto
de de 19... o seguinte:

(narram-se todas as circumstancias)

pertencente
morador á rua

E para constar, lavro o presente auto, de que dou cópia ao
infractor, que está sujeito ao pagamento da multa e mais
despezas que accrescerem.

E eu
o escrevi e assigno.

Rio de Janeiro, ... de de 19...

Testemunhas

(Modelo n. 13.)

TERMO DE CONFERENCIA DO ROL DE EQUIPAGEM

Aos... dias do mez de do anno de 19... nesta
cidade de compareceu nesta
Capitania do Porto do Estado de
que declarou ser (capitão ou mestre) do
navio registrado em toneladas, de propriedade de
sahido deste porto em
com destino a e chegada de volta de sua
viagem a deve apresentar os seus
papeis para a conferencia do rol de sua equipagem. E sendo
por mim secretario (ou escriptuario,
servindo de secretario) perante o mesmo
capitão ou mestre (ou seu representante) feita
a conferencia do rol com as cadernetas ou matriculas dos
tripolantes que foram apresentados, e achando-os conforme
(ou declarar-se o que houver), do que dando conhecimento
a capitão do porto, mandou este
lavrar este termo (ou o competente auto de infracção para
por elle responder) capitão ou mestre.
E para constar lavrei este termo que assigno com
capitão do porto.

Capitão do porto.

Secretario.

(Modelo n. 14.)

TERMO DE DISTRAC TO OU RESCISÃO DE AJUSTE DE SOLDADA

Aos... dias do mez de do anno de 19...
nesta cidade de compareceu nesta
Capitania do Porto do Estado de
que declarou ser (capitão ou mestre) do
navio registrado em de propriedade
de que sahira do
com destino a e que tendo (menciona-se
o facto que motivou o distracto ou a rescisão do ajuste da
soldada) apresentava-se com tripolante para
fazer (o seu distracto ou rescisão) além de que constasse no rol
da equipagem o desembarque do referido tripolante. E sendo
por mim secretario (ou escriptuario
servindo de secretario) na presença de capitão
do porto, e capitão ou mestre,
feita a chamada de tripolante do navio
foi por este ratificada a declaração do (capitão ou mestre).
E para constar mandou capitão do
porto, lavrar este termo, e fazel-o constar no rol da equi-
pagem para justificação da falta ou desembarque do tripo-
lante do navio
do que para constar lavro este termo que vae por mim...
secretario por capitão do porto e capitão ou
mestre, e tripolante.

Capitão do porto.

Secretario.

Capitão ou mestre.

Tripolante.

(Modelo n. 15.)

AUTO DE APPREHENSÃO

Aos... dias do mez de de 19..., eu
(nome, posto e função) com os (patrões, remadores, etc.)
apprehendi, por infracção do §... do art. do decreto
de de 19... o seguinte:

(narram-se todas as circumstancias)

pertencente
morador á rua

E para constar, lavro o presente auto, de que dou cópia ao
infractor, que está sujeito ao pagamento da multa e mais
despezas que accrescerem.

E eu
o escrevi e assigno.

Rio de Janeiro, ... de de 19...

Testemunhas

(Modelo n. 16.)

(1 folha, capa)

«Processo de recurso interposto por F... contra multa que lhe foi imposta pelo capitão do porto em... de 19... por infração do §... do art... do decreto de... de 19..., conforme o auto lavrado nesta Capitania do Porto do Estado... de em... de 19...»

Segue-se a petição do recorrente pedindo o traslado, na qual o capitão do porto dará o seguinte

Despacho

«Ao secretário para dar os traslados pedidos». Em... de... de 19...

Rubrica—capitão do porto.

O secretário dentro do prazo legal dará os traslados cobrando recibo da parte.

Segue-se a petição de recurso com as razões do recorrente. O secretário lavrará o termo seguinte:

«Aos... de... de 19..., na Secretaria da Capitania do Porto do Estado de... me foram entregues estes autos por parte de... (pessoa que tenha entregue ou remetido), do que para constar faço o presente termo.

Eu, F....., secretário.»

Advertência

Antes de ser apresentada a petição ao capitão do porto, o secretário verificará si com efeito o recorrente está dentro do prazo de cinco dias do pagamento da multa, independentemente de despacho e dará a seguinte

Informação

«Informo que o supplicante está dentro dos cinco dias depois do pagamento da multa, o qual foi feito como consta da certidão a fls... em... do mez de... de 19...»

Data..... O secretário. F..... (nome por inteiro).»

Levada assim a petição ao capitão do porto, dará elle o seguinte

Despacho

«Tome-se o recurso por termo nos autos, e sigam-se os termos na forma da lei.»

Data.

Rubrica—capitão do porto.

O secretário, logo que receber despachada a petição de recurso com as razões, e dentro do prazo legal, tomará por termo o recurso nos autos como segue:

Termo de recurso

«Aos... dias do mez de... de 19..., nesta cidade de..., na Secretaria da Capitania do Porto do Estado de..., compareceu F....., e por elle foi dito que recorria para (capitão do porto, inspector de portos e costas, Ministro da Marinha) da multa imposta contra elle, etc., como consta destes autos na forma de sua petição retro; do que não fez e fez este termo que vai pelo mesmo assignado, (ou por...)

F..... a seu rogo por não saber ou poder escrever) e por mim F....., secretário que o escrevi.

Eu, F....., secretário. F.....

Segue-se:

Conclusão

«Aos... dias do mez de... de 19..., na Secretaria da Capitania do Porto do Estado de..., faço estes

autos conclusos ao capitão do porto, do que para constar lavro o presente termo. F....., secretário.

O capitão do porto, si quizer reformar a decisão, absolvendo-o, poderá fazer dentro do prazo legal e depois de dar em sua sentença as razões de seu procedimento, concluir: «Dê-se baixa no termo de infração e entregue-se a importância da multa ao recorrente». Data F....., capitão do porto (nome por inteiro). Ou mandará juntar ao recurso os traslados que julgar conveniente.

Si for sustentada a multa, o capitão do porto dará o seguinte despacho, (sempre com as razões da negação): Re nettam-se os autos à autoridade superior (capitão do porto, inspector de portos e costas, Ministro da Marinha) para deliberar sobre a confirmação ou revogação desse despacho.

Data F....., capitão do porto (nome por inteiro).»

O secretário remetterá então o processo à instância superior depois de lavrar o seguinte termo:

Aos... dias do mez de... de 19..., na Secretaria da Capitania do Porto do Estado de..., faço remessa destes autos ao (capitão do porto, inspector de portos e costas, Ministro da Marinha) na forma do despacho de... do que para constar lavro o presente termo e dou fé. F....., secretário (nome por inteiro).

Si houver juntas de papéis, documentos, peticões, se lavrará o termo seguinte:

Juntada

Aos... dias do mez de... de 19..., na Secretaria da Capitania do Porto do Estado de..., faço junta a estes autos da petição, documentos, etc., que a deante seguem, do que para constar lavro o presente termo e dou fé. F....., secretário, o escrevi.

Data de recebimento.

Aos... dias do mez de... de 19..., na Secretaria da Capitania do Porto do Estado de..., me foram entregues estes autos por parte de... (pessoa que tenha entregue ou remetido); do que para constar faço o presente termo.

F....., secretário.

(Modelo n. 17.)

CAPITANIA DO PORTO

N.

capitão do porto

Por esta repartição se concede licença a... para descarregar cinza no lugar denominado... na conformidade com o art... do regulamento das Capitánias.

Secretaria da Capitania do Porto...

em... de 19...

Secret. Escript.

CAPITANIA DO PORTO

N.

capitão do porto.

Por esta repartição se concede licença a... para descarregar cinza no lugar denominado... na conformidade com o art... do regulamento das Capitánias.

Secretaria da Capitania do Porto...

em... de 19...

Secretario Escripturario

N.º . . .
CAPITANIA DO PORTO

Capitão do porto

Por esta repartição se concede licença ao.....

na conformidade do art. ... do
regulamento das Capitánias.

Secretaria da Capitania do
Porto.....
em.. de..... de 19.....

Secretario Escripturario
(Licença para obras concertos
subir em entreiras ou entrar
em diques)

As diversas pessoas cujos nomes estão escriptos e constam do..... pessoas, engajaram-se com tripolantes para servir a bordo do referido navio, conforme as categorias e ajustes declarados na columna correspondente aos respectivos nomes.

Em de de 19....

Capitão ou Mestre

[illegible]

(Modelo n. 21.)

CAPITANIA DO PORTO

CAPITANIA DO PORTO

N.....

A fl..... do livro de c/c do
secretario da Capitania do Porto

A fl..... do livro de c/c do
secretario da Capitania do Porto

com o cofre das multas por in-
fracção do regulamento das Ca-
pitánias de Portos lhe fica
debitada a importancia de.....

com o cofre das multas por in-
fracção do regulamento das Ca-
pitánias de Portos que lhe
fica debitada a importancia de.....

que recebeu de.....

que recebeu de.....

proveniente da multa consi-
gnada no art..... do predito
regulamento.

proveniente da multa consi-
gnada no art..... do predito
regulamento.

Secretaria da Capitania do
Porto..... de..... de 19...

Secretaria da Capitania do
Porto..... de..... de 19...

Capitão do Porto Secretario

Capitão do Porto Secretario

(Modelo n. 22.)

CAPITANIA DO PORTO

CAPITANIA DO PORTO

N°.....

Capitão do Porto

Capitão do Porto

Por esta repartição conce-
deu-se licença a.....
para ter a.....
estaleiro e officinas de constru-
ção naval.

Por esta repartição conce-
deu-se licença a.....
para ter a.....
estaleiro e officinas de constru-
ção naval.

Secretaria da Capitania do
Porto..... em..... de.....
de 19...

Secretaria da Capitania do
Porto..... em..... de.....
de 19...

Secretario Escripturario

Secretario Escripturario

(Modelo n. 23.)

Livro de entrada e sahida de navios estrangeiros

N.....

Signal do codigo.....
Nome do navio.....
Tonelagem de registro.....
Força da machina.....
Propulsor.....
Armação.....
Nacionalidade.....
Praça do registro.....
Capitão.....
Proprietario.....
Consignatario.....
Procedencia.....
Tripulação.....
Passageiros.....
Carga.....

Data da entrada.....
Assignatura.....
SAHIDA
Passageiros.....
Carga.....
Destino.....
Data.....
Assignatura.....

N.....

Signal do codigo.....
Nome do navio.....
Tonelagem de registro.....
Força da machina.....
Propulsor.....
Armação.....
Nacionalidade.....
Praça do registro.....
Capitão.....
Proprietario.....
Consignatario.....
Procedencia.....
Tripulação.....
Passageiros.....
Carga.....

Data da entrada.....
Assignatura.....
SAHIDA
Passageiros.....
Carga.....
Destino.....
Data.....
Assignatura.....

(Modelo n. 24.)

Livro de entrada e sahida de navios nacionaes

N.....

Signal do codigo.....
Nome do navio.....
Tonelagem de registro.....
Força da machina.....
Propulsor.....
Armação.....
Nacionalidade.....
Praça do registro.....
Capitão.....
Proprietario.....
Consignatario.....
Procedencia.....
Tripulação.....
Passageiros.....
Carga.....

Data da entrada.....
Assignatura.....
SAHIDA
Passageiros.....
Carga.....
Destino.....
Data.....
Assignatura.....

N.....

Signal do codigo.....
Nome do navio.....
Tonelagem de registro.....
Força da machina.....
Propulsor.....
Armação.....
Nacionalidade.....
Praça do registro.....
Capitão.....
Proprietario.....
Consignatario.....
Procedencia.....
Tripulação.....
Passageiros.....
Carga.....

Data da entrada.....
Assignatura.....
SAHIDA
Passageiros.....
Carga.....
Destino.....
Data.....
Assignatura.....

(Modelo n. 25.)

CAPITANIA DO PORTO N.....

CAPITANIA DO PORTO

Capitão do Porto
Licença para embarções
arroladas
Por esta repartição se concede
licença a.....

Capitão do Porto
Licença para embarcações.
arroladas
Por esta repartição se concede
licença a.....

proprietario d..... n.....
divisão..... classe..... para
empregal- durante o anno civil
corrente no.....
não podendo o respectivo pro-
prietario ou patrão receber de
carga mais de..... kilos ou.....
passageiros, e ter..... de equi-
pagem; sob pena de ser mul-
tado.

proprietario d..... n.....
divisão..... classe..... para
empregal- durante o anno civil
corrente no.....
não podendo o respectivo pro-
prietario ou patrão receber de
carga mais de..... kilos ou.....
passageiros, e ter..... de equi-
pagem; sob pena de ser mul-
tado.

Secretaria da Capitania do
Porto..... em.....
de..... de 19...

Secretaria da Capitania do
Porto..... em.....
de..... de 19...

Secretario Escripturario

Secretario Escripturario

(Modelo n. 26.)

CAPITANIA DO PORTO N...

Capitão do Porto

Licença de embarcações registradas

Por esta repartição se concede licença a.....

proprietario d.....
registrada sob n....., com.....
toneladas liquidas, para emprega-
l- durante o anno civil cor-
rente na.....
divisão..... classe.....Secretaria da Capitania do
Porto..... em.....
de..... de 19...

Secretario Escripturnario

(Modelo n. 27.)

CAPITANIA DO PORTO N. ...

Licença para embarcações
arroladas na pesca

Capitão do Porto

Por esta repartição se concede
licença a.....proprietario d..... n. ...
divisão... classe... para em-
pregal- durante o anno civil cor-
rente exclusivamente na pesca.Secretaria da Capitania do Porto
..... em... de..... de
9...

Secretario Escripturnario

(Modelo n. 28.)

CAPITANIA DO PORTO

N.

190.

(Chapa de metal amarello fornecida pela Capitania conjuncta-
mente com as licenças annuaes para embarcações arroladas no
alago e pesca.)

N.

CAPITANIA DO PORTO

Capitão do Porto

Licença de embarcações regis-
tradasPor esta repartição se concede
licença a.....proprietario d.....
registrada sob n....., com.....
toneladas liquidas, para emprega-
l- durante o anno civil cor-
rente na.....
divisão..... classe.....Secretaria da Capitania do
Porto..... em.....
de..... de 19...

Secretario Escripturnario

CAPITANIA DO PORTO N. ...

Licença para embarcações
arroladas na pesca

Capitão do Porto

Por esta repartição se concede
licença a.....proprietario d..... n. ...
divisão... classe... para em-
pregal- durante o anno civil cor-
rente exclusivamente na pesca.Secretaria da Capitania do Porto
.....; em... de..... de
19...

Secretario Escripturnario

(Modelo n. 29.)

CAPITANIA DO PORTO DO ESTADO d.....

L..... Fl..... N.

Matricula pessoal feita em de de 190... na fôrma
do Art. do Dec.

Nome.....

FILIAÇÃO	SIGNAES
Filho de.....	Cabellos.....
Nacionalidade.....	Olhos.....
Naturalidade (Estado ou provin- cia).....	Barba.....
Idade.....	Estatura.....
Cor.....	Estado.....
Rosto.....	Residencia (cidade, villa ou po- voação).....
Nariz.....	Ramo de vida.....
Assignatura do matriculado.....	Signaes particulares.....

Secretaria da Capitania do Porto.....

Capitão do Porto

Secretario

(Modelo n. 30.) N. ...

MINISTERIO DA MARINHA

Capitão do Porto

180...

O Secretario da Capitania do
Porto d.....
vae entregar Rs. \$.....
producto das multas arrecadadas
durante o.....
trimestre do corrente anno.....de conformidade com o Art.
do Dec. n. de ... de
..... de 190...Capitania do Porto de.....
..... em ... de
de 19...

Secretario

MINISTERIO DA MARINHA

Capitão do Porto

190...

O Secretario da Capitania do
Porto de.....
vae entregar Rs. \$.....
producto das multas arrecadadas
durante o.....
trimestre do corrente anno.....de conformidade com o art.
do Dec. n. de ... de
..... de 190...Capitania do Porto de.....
..... em ... de
de 19...

Secretario

(MODELO N. 31.)

(1ª FOLHA) MOLELO N. 31

(3ª FOLHA)

Matricula pessoal feita em....de 19... na forma do art.....
de.....

Nome	
Filiação	Signaes
Filho de.....	Cabellos.....
Nacionalidade.....	Olhos.....
Naturalidade.....	Barba.....
Idade.....	Estatura.....
Côr.....	Estado.....
Rosto.....	Residência.....
Nariz.....	Profissão.....
Assignatura do matriculado.....	Signaes particulares.....

Rio de Janeiro.....

O capitão do porto

Secretario

(MODELO N. 31.)

(2ª FOLHA)

Numero	Nome do navio, porto e numero de registro, tonelagem e força da machina	Data e logar do engajamento.	Categoria em que embarca	Data e logar do desembarque	Causa do desembarque	Assignatura do capitão ou mestre
1						
2						
3						
4						
5						
6						

Numero	Atestado		Assignatura do capitão do porto, data e logar	Observações
	Habilitação	Conducta		
1				
2				
3				
4				
5				
6				

MODELO N. 32

LIVRO DE DESPEZA

Dá-se em despesa ao (secretario ou patrão-mór) os seguintes gêneros consumidos no serviço da Capitania do Porto :

Especie	Quantidade	Aplicação
Papel almasso para officio.....	resma	
Penas de aço.....	caixa	
Envelopes para.....		
Livros em branco.....		
Carvão de pedra.....		
Oleo lubrificante.....		
Estopa.....		

Capitania do Porto do Estado de.....em....de.....
de 19....

O capitão do porto

O ajudante

MODELO N. 33

REGISTRO N.....	CONTRAPROVA	REQUISIÇÃO N....
19... a 19...	19... a 19..	Capitão do Porto 19... a 19...
Requisitaram-se para o serviço da Capitania ou da Patromoria os objectos seguintes:	Remettem-se para a Capitania do Porto do Estado d..... os objectos seguintes, que foram entregues ao..... em virtude do despacho exarado na requisição competente pelo.....	Precisa-se que para o serviço da secretaria ou da Patromoria da Capitania do Porto do Estado d..... se forneçam os objectos seguintes.
Capitania do Porto do Estado d..... em....de.....de 19...	Capitania do Porto do Estado de..... em....de.....de 19..	Capitania do Porto do Estado d..... em....de.....de 19..
Ajudante Secretario ou o patrão-mór	O ajudante O fornecedor Foram recebidos nesta Capitania do Porto do Estado d..... e conferem as quantidades. Em....de.....de 19...	O ajudante Secretario ou patrão-mór Recbi do Sr..... os objectos supramencionados. Capitania do Porto do Estado d..... em....de.....de 19... Confere
	O ajudante Secretario ou patrão-mór	O ajudante O recebedor

SECRETARIAS DE ESTADO

Ministerio da Justiça e Negocios Interiores

Expediente de 30 de outubro de 1907

DIRECTORIA GERAL DE SAUDE PUBLICA

Accusou-se ao vice-consul do Brazil em Liverpool o recebimento dos officios ns. 34 e 37 de 20 e 30 de setembro ultimo.

— Solicitaram-se providencias:

Ao Ministerio da Fazenda para que tenham despacho livre de direitos na Alfandega desta Capital, 69 balas de papel, destinadas a esta directoria, vindas de Antuerpia no vapor allemão *Erlangen*, com o peso bruto de 10.805, e marca DGSP e ns. 1.326/94;

Ao Ministerio da Guerra para que sejam cumpridos os laudos de vistoria relativos aos predios ns. 6 e 8 do Becco da Batalha, pertencentes aquelle ministerio;

Ao director geral de contabilidade no sentido de ser posto na Delegacia Fiscal do Thesouro Federal no Estado de Matto-Grosso, o credito de 6:000\$000, á disposiçao do inspector de saude dos portos do mesmo Estado, para pagamento da gratificação que lhe compete, durante o presente exercicio;

Ao director do serviço do Lloyd Brasileiro no sentido de serem collocadas tampas apropriadas, á prova de mosquito, em todos os depósitos d'agua, existentes na ilha do Mocangú Pequeno, de propriedade daquella empresa.

— Communicou-se ao director geral da contabilidade que o secretario interino desta repartição, Olympio de Niemeyer, recolheu nos cofres da thesauraria do Thesouro Federal, a importancia de 1:500\$, provenientes de multas impostas por diversas delegacias de saude, a diversos infractores.

Requerimentos despachados

Dia 30 de outubro de 1907

J. de C. Soares Brandão (1º districto). — Serão concedidos 60 dias improrogaveis para apresentação da licença para obras.

Condessa de Santa Marinha (1º districto).

— Serão concedidos 60 dias.

Julien Tessier (1º districto). — Idem.

Domingos José Gomes B. Junior (3º districto). — Idem.

Narcizo Fernandes da Silva Neves (4º districto). — Idem, devendo a planta ser apresentada a esta directoria em duplicata.

João Gomes da Silva (4º districto). — Deferido nos termos da informação.

A. Nunes (4º districto). — Serão concedidos 30 dias.

Bernabé Francisco Vaz de Carvalhaes (4º districto). — Certifique-se.

Antonio José da Silva (4º districto). — Queira provar o que allega.

Engenheiro Francisco da Silveira Lobo (4º districto). — Serão concedidos 60 dias.

Manoel Ferreira (6º districto). — Certifique-se.

Adelaide das Chagas Ribeiro (6º districto). — Serão concedidos 60 dias.

Regina Maria da Cunha Carvalho (7º districto). — Idem.

Nunes de Sá & Comp. (7º districto). — Serão concedidos 45 dias.

Fortunato & Comp. (7º districto). — Serão concedidos 60 dias.

Antonio Pinto Ferreira (7º districto). — Medida fica adiada.

Manoel Machado Fagundes (7º districto). — Serão concedidos 60 dias.

Oscar Tavares da Silva (7º districto). — Serão concedidos 40 dias.

Fernando de Figueiredo (7º districto). — Serão concedidos 60 dias.

João Antonio Teixeira Bastos (7º districto). — Idem.

Souza Filho & Comp. (7º districto). — Queira aguardar o laudo de vistoria.

Manoel Heitor da F. Galvão (7º districto). — Certifique-se.

Ambrosina de Carvalho Peixoto (8º districto). — Serão concedidos 90 dias.

Sidonia Deiphina A. M. Bataille (8º districto). — Deferido, ficando o predio interdito até o inicio das obras.

Maria Lengruber Kropl (8º districto). — Serão concedidos 15 dias improrogaveis.

Zeferino José da Costa. — Certifique-se.

Antonio Henrique Lacoste. — Deferido.

Nunes de Sá & Comp. (7º districto). — Serão concedidos 45 dias.

POLICIA DO DISTRITO FEDERAL

Por actos de 31 do mez findo:

Foi nomeado effectivo o inspector interino de alumnos da Escola Correccional Quinze de Novembro, Quintino Tavares;

Foi nomeado 3º supplente do delegado do 4º districto policial o cidadão Joaquim José de Oliveira Boubona.

Ministerio da Fazenda

Por titulos de 31 de outubro proximo findo, foram exonerados:

Francisco da Silva Mendes Guimarães do logar de fiscal do Governo junto á companhia de seguros *Aachener und Münchener Feuer Versicherungs Gesellschaft*, visto passar a servir no Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas;

A seu pedido, Leopoldo Hurtig do logar de agente-fiscal dos impostos de consumo na 9ª circumscripção do Estado do Rio Grande do Sul.

— Por portarias da mesma data, foram concedidas as seguintes licenças com venimento, na forma da lei, para tratamento de saude onde convier:

De tres mezes, ao 2º escripturario da Alfandega do Rio de Janeiro Marcos Francisco de Paula Reis;

De igual tempo, em prorrogação, ao 2º escripturario da Alfandega do Pará Amaro Augusto de Carvalho.

Directoria do Expediente do Thesouro Federal

Requerimentos despachados

Pelo Sr. Ministro:

Club Militar, por seu presidente, pedindo sejam approvados os estatutos da Caixa de Beneficencia, que, mantida pelo mesmo club, é destinada a assegurar aos seus associados pensão de montepio. — Approvo.

Sociedade Nacional de Agricultura, pedindo isenção de direitos para sementes de arroz que importou o Dr. Raphaél Chrysostomo de Oliveira, proprietario da Fazenda Barra Secca no Estado do Rio de Janeiro. — Selle a requisição de fl. 2.

Moreira & Barbosa, provando que essa firma é sucessora da de Barbosa & Moreira, requerem levantamento da caução de 500\$, de que trata o aviso do Ministerio da Justiça n. 3.834, de 20 de setembro ultimo. — Restitua-se.

EXPEDIENTE DO SR. MINISTRO

Dia 31 de outubro de 1907

Sr. Ministro da Guerra:

N. 175 — Em solução ao aviso desse Ministerio n. 694, de 24 de agosto ultimo, tratando da extracção de pedra da pedreira pertencente á Fabrica de Ferro de S. João de Ipa-

nema, feita pela Companhia *Sorocabana Railway*, tenho a honra de comunicar a V. Ex. que, em resposta ao meu pedido de providencias, foi declarado pelo Governo do Estado de S. Paulo ter enviado cópia do meu officio a respeito ao superintendente da mencionada companhia, a despeito do haver recebido do mesmo a affirmativa de haver cessado a mesma extracção.

Aproveito o ensejo para reiterar a V. Ex. os protestos da minha elevada estima e mui distincta consideração.

— Sr. prefeito do Districto Federal:

N. 46 — Communico a V. Ex., para os fins convenientes, que por despacho deste Ministerio, de 25 do corrente mez, foram approvadas as concessões de aforamentos dos terrenos de marinhás á rua Coronel Pedro Alves ns. 295, 299 e 301, feitas por essa Prefeitura a João Vasques Alvares.

Junto devolvo a V. Ex. os papeis que acompanharam o seu officio n. 207, de 3 do corrente, excepto dous exemplares da planta, que ficarão archivados no Thesouro Federal.

Aproveito o ensejo para reiterar a V. Ex. os protestos da minha alta estima e mui distincta consideração.

EXPEDIENTE DO SR. DIRECTOR

Sr. inspector da Alfandega do Rio de Janeiro:

N. 900 — Declaro-vos, para os devidos effectos, que o Sr. Ministro, attendendo ao que solicitou o Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas, em aviso n. 52, de 21 do corrente, resolveu, por acto de 23 deste mesmo mez, autorizar o despacho, livre de direitos, de tres caixas, das quaes uma n. 235, marca A. H. S., pesando bruto 49 kilogrammas e liquido 23 ditos, vinda de Hamburgo no vapor allemão *Bahia*, e as outras duas de ns. 4.620/21, da mesma marca, com caixinhas de papelão para automatos, contendo sabonetes, panno de linho e papel, pesando bruto 50 kilos e liquido 25, da mesma procedencia, vindas no vapor allemão *Cordoba*, todas destinadas á Estrada de Ferro Central do Brazil.

N. 901 — Communico-vos, para os fins convenientes, que, por acto de 26, exarado no aviso do Ministerio da Justiça e Negocios Interiores, n. 4.290, de 25 do corrente, resolveu o Sr. Ministro autorizar o despacho, livre de direitos, dos objectos constantes do incluso conhecimento e factura consular, vindos de Hamburgo do vapor *Cup Verde* e destinados ao serviço medico-legal da Repartição da Policia.

N. 902 — Declaro-vos, para os devidos fins, que o Sr. Ministro, attendendo ao que solicitou o Ministerio da Guerra, em aviso n. 924, de 23, resolveu, por acto de 25 do corrente, autorizar o despacho, livre de direitos, nessa alfandega, de 187 toneladas de machinismos vindos de Nova York no vapor *Milton* e destinados ás obras da Fabrica de Polvora sem fumaça.

N. 903 — Communico-vos, para os devidos effectos, que o Sr. Ministro tendo presente o recurso encaminhado com o voiso officio n. 760, de 13 de agosto ultimo, interposto por Wilson Sons & Comp., limited, agentes da *The Pacific Steam Navigation Company*, ao acto pelo qual essa alfandega lhes impoz a multa de 10 % sobre os direitos de mercadorias reexportadas para Santos, visto terem apresentado fora do prazo maximo de 12 mezes, o documento justificativo do pagamento de taes direitos no porto destinatario, resolveu por despacho de 23 do corrente mez, proferido em sessão do Conselho de Fazenda, de accordo com o parecer do mesmo Conselho, negar provimento ao alludido recurso.

— Sr. inspektor da Caixa de Amortização:

N. 309 — Tendo a Procuradoria da Republica em officio n. 189, de 18 do corrente, solicitado deste Ministerio informações que a habilite a defender os interesses da União na acção proposta por Domingos Tamanqueira, conforme consta de contra-fé junta ao mesmo officio, remetto-vos, de accordo com o despacho do Sr. Ministro de 25 deste mez, o incluso processo, que opportunamente devolveis com as informações que se fazem precisas.

N. 310 — Afim de que informeis a respeito, conforme resolveu o Sr. Ministro por despacho de 25 do corrente, incluso vos remetto em original o officio do juiz da 1ª pretoria desta Capital, de 23 deste mesmo mez, no qual reclama contra o acto dessa inspectoría deixando de responder ao officio em que pediu esclarecimentos em relação ao não cumprimento de um alvará pelo mesmo juiz expedido em 24 de setembro ultimo a essa repartição.

N. 311 — Em cumprimento ao despacho do Sr. Ministro de 25 do corrente, incluso vos remetto em original, afim de que seja presente á junta administrativa da Caixa de Amortização, a proccatoria do juiz federal da 2ª vara do Districto Federal, expedida a requerimento de Joaquim Barbesa dos Santos Werneck, sua mulher D. Olympia Machaio dos Santos Werneck e João Gomes dos Reis e sua mulher, na qual é deprecado o cumprimento de um alvará expedido pelo juiz da direito da comarca de Vassouras para transferencia de apolices da divida publica.

— Sr. director da Recebedoria do Rio de Janeiro:

N. 117 — Em cumprimento do despacho do Sr. Ministro, de 21 do mez proximo passado, proferido sobre o aviso do Ministerio da Justiça e Negocios Interiores n. 1.458, de 26 de agosto ultimo, communico-vos, para os fins convenientes que, por escriptura do 2 do corrente, lavrada em notas do tabellião Evaristo Valle de Barros, foi adquirido pela Fazenda Federal, de Joaquim de Souza Mendes e sua mulher, o dominio util dos terrenos á praça Tiradentes, onde existiram os predios ns. 59 e 61.

N. 118 — Communico-vos, para os fins convenientes, que o Sr. Ministro, por despacho de 25 do corrente, proferido sobre o requerimento do agente fiscal dos impostos de consumo nesta Capital Alarico José Coelho Cintra, resolveu arbitrar em 10\$ a diaria que lhe deve ser abonada pela comissão de inspecção a que vae proceder no Estado da Bahia.

N. 119 — Afim de que informeis a respeito, conforme resolveu o Sr. Ministro, por despacho de 23 do corrente, incluso vos remetto o requerimento em que Adriano Maury & Comp, concessionarios da publicidade do «Almanak Laemmert» pelem lhes sejam fornecidos por essa repartição dados completos sobre todos os contribuintes do imposto de industrias e profissões.

— Sr. presidente do Tribunal de Contas:

N. 365 — Remetto-vos, para os fins convenientes, em cumprimento do despacho do Sr. Ministro, de 19 de outubro corrente, o incluso processo transmittido com o officio da Delegacia Fiscal em S. Paulo n. 607, de 9 deste mesmo mez, referente á fiança, na importancia de 1:100\$, prestada pelo collector federal em Itapira, naquelle Estado, Bento Ferraz de Toledo em garantia da sua responsabilidade e da de seus prepostos no referido cargo, fiança ora reforçada com o deposito de 400\$, em dinheiro, effectuado pelo citado exactor.

N. 367 — Remetto-vos, para os devidos fins, de accordo com o despacho do Sr. Ministro, de 25 do corrente mez, o incluso processo

transmittido com o officio da Delegacia Fiscal no Rio Grande do Sul n. 336; de 3 deste mesmo mez, referente á fiança, no valor de 800\$, em uma caderneta da Caixa Economica, com o deposito de igual quantia, prestada por Luiz Honorio Flores em garantia de sua responsabilidade e da de seus prepostos no lugar de escriptura da Collectoria Federal em S. Sebastião do Cahy, naquelle Estado.

N. 368 — Remetto-vos, para os fins convenientes, de accordo com o despacho do Sr. Ministro, de 19 de outubro corrente, o incluso processo transmittido com o officio da Delegacia Fiscal em S. Paulo n. 608, de 9 deste mesmo mez, relativo á fiança, no valor de 3:100\$, prestada por Americo Dantas Werneck em garantia da sua responsabilidade e da de seus prepostos no lugar de collector federal em Araras, naquelle Estado, fiança ora reforçada com o deposito de 1:100\$ em moeda corrente, effectuado pelo referido exactor.

N. 339 — De accordo com o despacho do Sr. Ministro, de 26 do corrente, remetto-vos, para os fins convenientes, o incluso processo relativo á restituição do imposto de selo requerido pelo Dr. Joaquim de Toledo Piza e Almeida e outros ministros do Supremo Tribunal Federal.

— Sr. delegado fiscal no Amazonas:

N. 178 — Transmittindo-vos o incluso requerimento documentado e que opportunamente devolveis ao Thesouro, e em que o ex-administrador da Mesa de Rendias de Porto Acre, Raymundo Augusto Maranhão, reclamando contra actos praticados por essa delegacia, pede pagamento do vencimentos a que se julga com direito, no periodo de 6 de dezembro de 1906 a 31 de julho do corrente anno, recomendo-vos, de accordo com o despacho do Sr. Ministro, de 29 do corrente presteis com urgencia as necessarias informações.

— Sr. delegado fiscal na Bahia:

N. 244 — Declaro-vos, para os devidos effectos, que o Sr. Ministro, por despacho de 19 do corrente, proferido em sessão de Conselho de Fazenda, na conformidade do parecer deste, resolveu negar provimento ao recurso transmittido com o vosso officio n. 139, de 10 de agosto proximo findo, interposto por Silva Moreira Porto & Comp., da decisão da Alfandega desse Estado, mandando, de accordo com a comissão de Tarifa, classificar como tecido de algodão estampado liso, da base de 10x10 fios, do art. 472 da Tarifa, a mercadoria que os recorrentes submeteram a despacho pela nota de importação n. 1.405, de junho findo, como tecido de algodão, tinto, liso, não especificado, de mais de 60 grammas por metro quadrado, do referido artigo.

— Sr. delegado fiscal no Maranhão:

N. 149 — Declaro-vos, para os devidos fins, que o Sr. Ministro tendo em vista o que requereram os empregados da Alfandega desse Estado, na petição encaminhada com o officio dessa delegacia n. 114, de 8 de julho ultimo, resolveu por acto de 25 do corrente deferir a mesma petição, visto não haver inconveniente algum no uso do costume de brim nas horas do expediente, desde que guardem a devida decencia.

— Sr. delegado fiscal em Matto Grosso:

N. 85 — Communico-vos, para os devidos fins, em resposta ao vosso officio n. 42, de 24 de agosto ultimo que o Sr. Ministro por despacho de 21 do corrente resolveu autorizar a entrega á Santa Casa de Misericórdia dessa capital, da quantia de 2:070\$528, correspondente ao beneficio de loterias relativo ao trimestre de abril a junho do corrente anno; cumprindo que a respectiva despesa seja escripturada em — Movimento de fundos — como remessa feita ao Thesouro.

Outrosim, resolveu o Sr. Ministro recomendar-vos que, si a entrega do beneficio

de loterias do primeiro trimestre deste anno aquella Santa Casa foi de 3:070\$528, como consta do vosso telegramma de 11 do corrente mez á Directoria de Contabilidade, em vez de 2:070\$528, como foi autorizado pela ordem n. 53, de 17 de julho ultimo, providencias para que seja a diferença de 1:000\$ descontada por occisão de entrega que essa delegacia vae fazer, e deis conhecimento do que occorrer á mesma directoria.

— Sr. delegado fiscal no Paraná:

N. 157 — Declaro-vos, para os devidos effectos, que o Sr. Ministro por despacho de 19 do corrente proferido em sessão do Conselho de Fazenda, na conformidade do parecer deste, resolveu negar provimento ao recurso transmittido com o vosso officio n. 105, de 25 de julho ultimo, e interposto por Sebastião Lobo, da decisão pela qual a Alfandega de Paranaguá, de accordo com as commissões de Tarifa e arbitral, mandou classificar como casemira de lã com mescla de algodão da taxa de 8\$ por kilo, da primeira parte do art. 517 da Tarifa, a mercadoria que o recorrente submette a despacho pela nota de importação n. 1.266, de abril do corrente anno, como casemira de lã e algodão, em partes iguais, da taxa de 2:400 da segunda parte do referido artigo.

— Sr. delegado fiscal em Pernambuco:

N. 341 — Declaro-vos, para os devidos effectos, que o Sr. Ministro tendo presente o requerimento transmittido com o officio dessa delegacia n. 285, de 25 de setembro proximo findo, no qual a companhia *Società de Navigazione a Vapor Italiana* pede isenção de de direitos para peças do machinismo destinadas ao vapor italiano *Ravena*, de propriedade da referida companhia, resolveu, por acto de 28 de outubro corrente, indeferir o alludido requerimento.

N. 312 — Em resposta ao vosso officio n. 287, de 10 do corrente, que encaminhou o requerimento do guarda da Alfandega desse Estado Ricardo José Soares de Mercês, pedindo 60 dias de licença, para tratamento de saude, communico-vos, para os devidos fins, que o Sr. Ministro por despacho de 28 resolveu indeferir o pedido do requerente.

N. 243 — Declaro-vos, para os devidos fins, que o Sr. Ministro attendendo ao que requereu *The Western Telegraph Company, limited*, na petição que encaminhas com o officio dessa delegacia n. 292, de 27 de setembro proximo findo, resolveu por acto de 23 deste mez autorizar o despacho livre do direitos, de accordo com a clausula 20ª do decreto n. 5.270, de 23 de abril de 1873 mantida pela 2ª do de n. 3.307, de 6 de junho de 1899, do material constante da inclusa relação e destinado ao serviço da mesma empresa.

N. 344 — Communico-vos, para os devidos fins, que o Sr. Ministro attendendo ao que requereu o Instituto Archeologico e Geographico de Pernambuco, resolveu por despacho de 25 do corrente mez autorizar a entrega ao mesmo instituto da quantia de 1:466\$624 correspondente ao beneficio de loterias que lhe compete no terceiro trimestre do corrente anno, cumprindo que essa delegacia escripture a despesa em — Movimento de fundos — como remessa feita ao Thesouro.

N. 345 — Communico-vos, para os fins convenientes, que o Sr. Ministro attendendo ao que solicitou a Directoria de Lyceu de Artes e Officio do Recife, em requerimento de 16 do corrente mez, resolveu por despacho de 23 autorizar a entrega ao mesmo lyceu da importancia 2:933\$218, correspondente ao beneficio de loterias que lhe compete relativamente ao primeiro semestre do corrente anno, devendo ser a mesma importancia escripturada por essa delegacia em — Movimento de fundos — como remessa feita ao Thesouro.

—Sr. delegado fiscal no Rio Grande do Sul: N. 402—Communico-vos, para os devidos fins, que o Sr. Ministro attendendo ao que solitaram A. Olevich & Comp., na petição encaminhada com o vosso officio n. 349, de 13 de setembro proximo findo, resolveu por acto de 23 do corrente autorizar o despacho livre de direitos, nos termos do art. 3º, alinea 13, n. 8, da vigente lei orçamentaria da receita, de 300 cunhetes de folha de Flandres estampada, constantes da inclusa relação, a serem importadas pelos requerentes com destino á fabrica de sua propriedade, em S. Sebastião do Cahy, nesse Estado.

N. 403—Afirm de que seja devidamente sellada, e venham os interessados por intermedio dessa delegacia fiscal, conforme resolveu o Sr. Ministro por despacho de 23 do corrente, incluso vos remetto em original a petição em que os trabalhadores e demais empregados subalternos das capatazias da Alfandega do Rio Grande, nesse Estado, pedem seja mandada executar a lei n. 1.453, de 30 de dezembro de 1805, relativa á equiparação dos vencimentos do pessoal de que se trata ao de igual categoria da Alfandega de Porto Alegre.

—Sr. procurador fiscal da Fazenda na Delegacia Fiscal em Santa Catharina:

N. 91—Em resposta ao vosso officio n. 2, de 19 de setembro ultimo, declaro-vos, para os devidos effeitos, de accordo com o despacho do Sr. Ministro, de 21 do corrente, que a inscripção entre os proprios nacionaes do predio alugado para posto-fiscal de Lambaqui só poderá ter logar depois de concluido o respectivo processo de incorporação de bens, *ex-vi* do disposto nos arts. 143 e 144, 5ª parte, do decreto n. 2.084, de 5 de novembro de 1898.

—Sr. delegado fiscal em S. Paulo:

N. 638—Em resposta ao vosso officio n. 683, de 5 do corrente, declaro-vos, para os devidos effeitos, ter o Sr. Ministro resolvido por despacho de 19 crear uma Collectoria das Rendas Federaes em Bauri, nesse Estado.

—Sr. delegado fiscal em Sergipe:

N. 86—Em resposta ao vosso officio n. 83, de 27 de setembro ultimo, que encaminhei o requerimento do guarda da Alfandega desse Estado, Pedro Vieira de Souza Fontes, pedindo a sua nomeação para emprego de fazenda de primeira entrancia, por se achar habilitado em concurso, communico-vos, para os devidos effeitos, que o Sr. Ministro por despacho de 21 do corrente resolveu que o requerente aguarde oportunidade.

N. 87—Declaro-vos, para os devidos fins, de accordo com o despacho do Sr. Ministro de 1 do corrente mez, que o Tribunal de Contas, segundo communicou em officio n. 662, de 26 do mesmo mez, julgou boa a fiança de 115\$ prestada pelo escrivão da Collectoria das Rendas Federaes em Simão Dias, nesse Estado, Marcolino de Souza Gama, em garantia de sua responsabilidade e da de seus prepostos, e constituida por uma caderneta da Caixa Economica com o deposito de igual quantia.

Directoria das Rendas Publicas

EXPEDIENTE DO SR. DIRECTOR

Dia 31 de outubro de 1907

Sr. director da Casa da Moeda:

N. 478—Providenciae para que á Collectoria Federal em Campos seja remettida a quantia de 1:500\$, em 37.500 estampilhas os impostos de consumo da taxa de 140 reis, conforme requisitou o respectivo collector no officio n. 162, de 26 do corrente.

N. 479—Providenciae para que á Delegacia Fiscal no Estado da Bahia seja remettida quantia de 77:000\$, em estampilhas do tipo adhesivo, das taxas abaixo declaradas,

conforme requisitou o respectivo delegado no officio n. 33, de 24 do corrente, sendo 5.000 de \$100, 250.000 de \$300 e 500 de \$3000.

—Sr. delegado fiscal no Piauihy:

N. 7—Em solução ao vosso officio n. 57, de 6 de julho ultimo, transmittindo o da Alfandega da Parnahyba, relativo ao pedido de augmento de mais oito praças na força federal que guarnece o edificio daquella repartição, communico-vos que pela ordem da Directoria do Expediente n. 33, de 3 do citado mez de julho, foi declarado a essa delegacia haver seguido para a referida alfandega uma força de 17 praças do 35º batalhão de infantaria, commandada por um official, conforme consta do aviso n. 491, de 27 de junho anterior, do Ministerio da Guerra.

—Sr. inspector da Alfandega do Rio de Janeiro:

N. 91—Transmitto-vos o incluso requerimento de Sturlini, Matarazzo & Comp., reclamando contra a classificação adoptada nella repartição para os papélos similares dos fabricados no seu estabelecimento, em São Paulo, afirm de que sobre o assumpto presteis as necessarias informações.

—Sr. presidente do Tribunal de Contas:

N. 25—Em additamento ao officio desta directoria, sob n. 18, de 13 de setembro ultimo, transmittio-vos, para os fins convenientes, as inclusas relações de encomendas de sellos e formulas de franquias, feitas ao *American Bank Note Company*, de Nova York, e ás quaes se referem os officios ns. 658/1, de 1 de agosto deste anno, e n. 743/1, de 8 de outubro de 1906, da Directoria Geral dos Correios, visto que nesta directoria são ellas desnecessarias, por lhe não pertencer o serviço de escripturação de taes valores.

Recebedoria do Rio de Janeiro

Requerimentos despachados

Dia 31 de outubro de 1907

Mathias Lopes Anjo.—Transfira-se. Antonio Nunes de Azevedo.—Idem. Antonio Francisco Bravo.—Idem. Pereira da Costa & Comp.—Idem. Vicente Lauro.—Idem. João Ferreira da Motta.—Idem. Jacobina Rodrigues & Comp.—Idem. Guilherme Augusto da Conceição.—Idem. Ayres Barbosa & Comp.—Paguem o imposto em debito.

José Labanca.—Já se achando o requerente attendido, archive-se. Quanto á restituição, requiera em separado.

Ignacio Ferreira Marques.—Sendo procedente a divida, nada ha que deferir.

Joaquim Fernandes Machado.—Estando notado o supprimento exclusivo por hydrometro desde outubro de 1904, annullem-se as dividas existentes a partir de 1905 a 1907 e relativas ao consumo por penna recolhendo-se as certidões em poder do cobrador para serem inutilizadas e colladas aos respectivos talões.

Augusto Fernandes da Costa Braga.—Prove o direito de propriedade por parte do vendedor.

Albano Gomes de Oliveira.—Proceda-se de accordo com o parecer.

Pimentel & Valente.—Satisfaçam a exigencia.

Guilhermino L. Alves de Souza.—Idem. Jeronymo de Araujo Teixeira.—A interdição do predio já foi notada por occasião do lançamento para 1907—1908 e quanto ao tempo anterior, não pode ser attendido, não só em face do art. 10 § 1º do decreto n. 5.141, de 27 de fevereiro de 1904, como tambem porque a declaração de ter sido interdittado o predio em outubro de 1905, não está provado e se acha em desacordo

com o interdittado collado no predio e data de novembro de 1906.

Mário Corrêa dos Santos.—Officie-se á Directoria do Contencioso, de accordo com a ordem n. 97, solicitando-se a cobrança amigavel das referidas dividas.

José de Lima Braga.—Feita a correção no lançamento do corrente exercicio, restitua-se a quantia de 54\$, levando-se a despeza a «Receita a annullar».

Ferreira Cabral & Comp.—Averbe-se a mudança. Inscreva-se para 1908 com o valor locativo de 3:000\$000.

Augusto R. Costa.—Apresente o recibo com o imposto predial, nos termos do artigo 10 do decreto n. 5.141, de 27 de fevereiro de 1904.

José Vasco Ramalho Ortigão.—Reduza-se o valor locativo a 6:000\$000.

Manoel Martins de Oliveira.—Comprove o recibo com o imposto predial, de accordo com o art. 10 do decreto n. 5.141, de 27 de fevereiro de 1904.

Companhia Fiação e Tecidos Corcovado.—Restitua-se a quantia de 432\$320 levando-se a despeza a «Receita a annullar».

Augusto Barbosa Pinto.—Restitua-se a quantia de 59\$400 pela verba «Reposições e restituições», solicitando-se credito.

Antonio Francisco da Silva.—Officie-se á Inspeção Geral das Obras Publicas.

Ministerio da Marinha

Por portarias de 31 do mez findo:

Foram nomeados:

O capitão-tenente Raul Americo dos Reis para exercer o cargo de immediato da Escola de Aprendizos Marinheiros do Estado do Ceará;

O capitão-tenente Miguel Augusto Dorat para exercer o cargo de immediato da Escola de Aprendizos Marinheiros do Estado da Parahyba;

O capitão-tenente José Autran de Alencastro Graça para exercer o cargo de ajudante da Capitania do Porto do Estado do Espirito Santo;

O capitão-tenente Randolpho Egydio de Noronha Moraes para exercer o logar de encarregado da artilharia na fortaleza de Willezaignon.

Foi exonerado o capitão-tenente Raul Americo dos Reis do logar de encarregado da artilharia na fortaleza de Willezaignon.

Foram concedidos tres mezos de licença, na forma da lei, para tratar de sua saude onde lhe convier, ao escrevente da Directoria Geral da Repartição da Carta Maritima Euclides Bomtempo.

Requerimentos despachados

Dia 29 de outubro de 1907

Durval Gomes dos Santos, ex-marinheiro nacional, pedindo inclusão no asylo.—Indeferido.

Florêncio de Castro Martins, ex-invalido, pedindo reinclusão no asylo.—Indeferido.

Heitor Alves Moreira, ex-sargento do corpo de marinheiros nacionaes, pedindo inclusão no Asylo de Invalidos.—Indeferido.

Ministerio da Guerra

Por portaria de 29 do corrente concedeu-se ao medico adjunto do exercito Dr. Armando Bello Barbedo a exoneração que pediu do serviço do mesmo exercito.

Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas

Directoria Geral da Contabilidade

Expediente de 29 de outubro de 1907

Ao Ministerio da Fazenda foram solicitados os seguintes pagamentos:

De £ 2.330-2-4 ou 37:165\$723, ao cambio de 15 3/64, a *Société Anonyme Usines de Braine le Comte*, foprecimentos á Estrada de Ferro Central do Brazil, em agosto ultimo (aviso p. 3.876);

De £ 1.439-19-1 ou 22:967\$493, ao mesmo cambio, a *Haupt, Biehn & Comp.*, idem á mesma, em setembro ultimo (aviso numero 3.877).

Dia 30

Ao Ministerio da Fazenda foram solicitados os seguintes pagamentos:

De £ 130-0-0 ou 2:073\$523, ao cambio de 15 3/64, a *Herm Stoltz & Comp.*, fornecimento á Estrada de Ferro Central do Brazil, em março ultimo (aviso n. 3.881);

De £ 221-8-0 ou 3:531\$364, ao mesmo cambio, á mesma firma, idem á referida Estrada, em agosto ultimo (aviso n. 3.882);

De £ 153-0-0 ou 2:410\$373, ao mesmo cambio, a *Wilson Sons & Comp.*, idem á mesma estrada, em agosto ultimo (aviso n. 3.883).

Directoria Geral da Industria

Expediente de 31 de outubro de 1907

Communicou-se ao inspector geral do navegação que, attendendo ao que requereu o *Lloyd Brasileiro*, e de accordo com as informações da inspectoría, foi autorizado que sejam armados e examinados em Montevideo os pequenos vapores *Apa* e *Xingu* destinados ao serviço fluvial do Corumbá a Cuyabá.

— Afim de serem authenticados, foram remettidos ao inspector geral das obras publicas, cópias dos desenhos referentes á invenção privilegiada pela carta patente n. 2.835.

— Solicitou-se da Directoria Geral de Saude Publica o comparecimento de um dos seus membros para assistir á abertura do envolvero referente ao privilegio requerido por *Francisco Castilho*, no dia 4 de novembro futuro a 1 hora da tarde, nesta secretaria, afim de dar, opportunamente, parecer sobre o assumpto, por ter se mandado proceder a exame previo na invenção.

— Igual solicitação foi feita ao director tecnico das obras do porto do Rio de Janeiro, quanto ao comparecimento de um engenheiro para assistir no mesmo dia o hora acima indicados, á abertura do envolvero referente ao privilegio requerido por *Curzio Gramiccio*, para o mesmo fim de ser dado, opportunamente, parecer sobre o exame previo a que vac ser submittida a invenção.

— Em resposta ao officio n. 18, de 28 do corrente, foi declarado ao presidente da comissão organizadora da Exposição Nacional de 1908, já ter o Governo anteriormente escolhido os terrenos da antiga Escola Militar entre as praias Vermelha e da Saudade, para nella localizar a exposição, tomando o Governo, entretanto, em consideração o pedido da comissão superior para providenciar no sentido de melhorar as condições da Quinta da Boa Vista.

— Ao Ministerio da Guerra, foram pedidas as necessarias ordens no sentido de serem cedidos a este ministerio os terrenos e edificios da antiga Escola Militar, entre as praias Vermelha e da Saudade, pa a nelles ser localizada a Exposição Nacional de 1908.

— A directoria da Fabrica Novo Trento, Santa Catharina, para poder ser attendida

no pedido que dirigiu ao Governo em memorial de 9 de maio do corrente anno, deve satisfazer todas as disposições do art. 9º das instrucções approvadas pelo decreto numero 6.519, de 13 de junho do corrente anno.

Directoria Geral de Obras e Viação

Por portaria de 31 de outubro, foi prorogada por 90 dias com ordenado, de accordo com o § 1º do art. 2º do decreto n. 4.484, de 7 de março de 1870, a licença em cujo gozo se acha o pagador da Comissão de Estudos e Construção de Obras contra a secca do Rio Grande do Norte *Francisco Cyrillo de Oliveira e Mello*, para tratar de sua saúde.

TRIBUNAL DE CONTAS

Ordens de pagamento

Ordens de pagamento, sobre as quaes proferiu despacho de registro, em 31 de outubro, o Sr. presidente deste tribunal:

Ministerio da Industria, Viação e Obras Publicas — Avisos:

N. 3.838, de 20 do corrente, pagamento de 5:200\$, a *C. Arno Gerth* de fornecimentos feitos á Estrada de Ferro Central do Brazil;

N. 3.858, de 28 do corrente, pagamento de 420:428\$700, a *A. C. de Freitas & Comp.* do material fornecido, para as obras do abastecimento de água, a cargo da 3ª divisão da Inspeção Geral das Obras Publicas;

N. 3.806, de 23 do corrente, pagamento de 2:570\$530, a *Antônio de Souza Guedes*, por conta do credito extraordinario, aberto pelo decreto n. 6.655, de 19 de setembro ultimo;

N. 3.699, de 17 de outubro, pagamento de 500\$, a *Neves & Arcos* de aluguel de prédio, da *City Improvements*, repartição fiscal, no mez de setembro findo;

N. 3.711, de 17 de outubro, idem de 771\$040 a *Hime & Comp.* de fornecimentos á Estrada de Ferro Central do Brazil, em junho ultimo;

N. 3.735, da mesma data, idem de 267\$115 a *Villas Boas & Comp.*, idem, idem, em julho ultimo;

N. 3.731, da mesma data, idem de 2:160\$ a *J. F. Martins & Comp.*, idem, idem, idem;

N. 3.732, da mesma data, idem de 183\$308 a *Costa & Pereira*, idem, idem, em junho ultimo;

N. 3.730, da mesma data, idem de 6\$960 a *Laport, Irmão & Comp.*, idem, idem, idem;

N. 3.732, da mesma data, idem de 269\$988 a *Gonçalves Castro & Comp.*, idem, idem, em junho ultimo;

N. 3.733, da mesma data, idem de 101\$100 a diversos, idem, idem, em julho ultimo;

N. 3.737, da mesma data, idem de 416\$179 a diversos, idem, idem, em junho e julho ultimos;

N. 3.755, de 19 de outubro, idem de 140\$ a *Borlido Moniz & Comp.*, idem, idem, em julho ultimo;

No 3.723, de 17 de outubro, idem de 30\$228 a *Victas & Comp.*, idem, idem, em julho ultimo;

N. 3.721, de 17 de outubro, idem de 30\$939, a diversos, idem idem, em julho ultimo;

N. 3.713, da mesma data, idem de 581\$900, a diversos, idem idem, idem.

N. 3.714, da mesma data, idem de 14\$742 a *Borlido Moniz & Comp.*, idem idem, em junho ultimo;

N. 3.734, da mesma data, idem de 7\$600 a *Gonçalves Castro & Comp.*, idem idem, em julho ultimo;

N. 3.685, de 16 de outubro, idem de 877:573\$174 a *Wilson, Sons & Comp.*, idem idem, em junho ultimo;

N. 3.684, da mesma data, idem de 1:084\$510, aos mesmos, idem idem, em julho ultimo;

N. 3.770, de 19 de outubro, idem de 44:227\$358, a *The Niles Bement Pond & Comp.*, idem idem, em agosto ultimo;

N. 3.719, de 17 de outubro, idem de 262\$800, a *Gonçalves Castro & Comp.*, idem idem, em junho ultimo;

N. 3.726, da mesma data, idem de 219\$372, a *Gonçalves Castro & Comp.*, idem idem, em junho ultimo;

N. 3.726, da mesma data, idem de 219:372, a diversos, idem idem, nos mezes de junho e agosto ultimos;

N. 3.733, da mesma data idem de 31\$164, a *Brazilianische Electricitäts Gesellschaft*, da assignatura de um telephone da mesma estrada, no corrente anno;

N. 3.750, de 19 de outubro, idem de 31:933\$987, a diversos, de fornecimentos á mesma estrada, em junho e julho ultimo;

N. 3.722, de 17 de outubro, a *Cesar Gomes* idem, idem, em julho ultimo;

N. 3.712, da mesma data, idem de 13\$200 a *Fontes Garcia & Comp.*, idem, idem, idem;

N. 3.718, da mesma data, idem de 11\$560 a *Claudino Corrêa Louzada*, de trabalho para a mesma estrada, em março ultimo;

N. 3.385, de 28 de setembro, idem de 2:500\$ á *Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brazil*, da subvenção relativa ao mez de agosto ultimo;

N. 3.683, de 17 de outubro, idem de 900\$ a *Manoel Ferreira Serpa*, do aluguel do prédio onde funciona a *Inspectoria Geral da Illuminação* desta cidade, em setembro ultimo;

N. 3.704, de 17 de outubro, idem de 72\$100 a *M. Buarque & Comp.* de uma passagem concedida no *Lloyd Brasileiro*, por ordem deste ministerio, em agosto ultimo;

N. 2.894, de 29 de agosto, idem de 2:500\$ á *Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brazil*, da subvenção ultima ao mez de julho ultimo;

N. 3.765, de 19 de outubro, idem de 19:127\$350, a diversos, de materias e artigos diversos fornecidos e trabalhos executados para a *Inspeção Geral das Obras Publicas*;

N. 3.705, de 17 de outubro, idem de 323\$ a *Modesto Broco*, de trabalhos executados para este ministerio, em outubro ultimo;

N. 3.692, de 17 de outubro, idem de 4:917\$653, a diversos, de fornecimentos á *Repartição dos Telegraphos*, em junho, julho e agosto ultimos;

N. 3.795, de 23 do outubro, idem de 1:286\$900, a diversos, idem, idem, em julho e agosto ultimos;

N. 3.792, de 22 de outubro, idem de 1:644\$981, a diversos, idem idem, em julho e agosto ultimos;

N. 3.742, de 17 de outubro, idem de 13:134\$453 á *Hermann Stoltz & Comp.*, idem á Estrada de Ferro Central do Brazil, em julho ultimo;

N. 3.697, da mesma data, idem de 55\$600 a *Arcelino Mendes*, idem á *Directoria Geral dos Correios* em setembro ultimo;

N. 3.775, de 22 de outubro, idem de 45\$ a *Silgado & Comp.*, de uma passagem concedida no paquete *Guasca*, em proveito deste ministerio, em setembro ultimo;

N. 3.700, de 17 de outubro, credito de 12\$600 á *Delegacia Fiscal* em S. Paulo, para pagamento de transportes concedidos, em proveito deste ministerio, na *Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluvias*, nos mezes de abril, maio e junho ultimos.

— Ministerio da Justiça e Negocios Interiores — Avisos:

N. 4.301, de 25 do corrente, pagamento de 440\$ a *Rodrigues & Comp.*, de objecto

de expediente fornecido ao Archivo Publico Nacional;

N. 4.304, de 25 do corrente, pagamento de 3:508\$447 a diversos, de fornecimentos feitos ao Instituto Sorotherapico Federal;

N. 4.324, de 28 do corrente, pagamento de 15:193\$300 a Miguel Bruno, da 5ª prestação das obras do proprio nacional em que funciona o Instituto Historico e Geographico Brasileiro;

N. 4.215, de 19 do corrente, pagamento de 15:701\$774 a diversos, dos alugueis dos predios occupados, nos mezes de julho a setembro deste anno, pela Secretaria de Policia, Guarda Civil, Gabinete Medico Legal, Policia Maritima, Inspectoria do Corpo de Investigação e Segurança Publica, delegacias districtaes e postos policiaes;

N. 4.259, de 23 do corrente, pagamento de 420\$ a João José da Silva, pela aquisição de um retrato a oleo do maestro Francisco Manoel, destinado ao Archivo Publico;

N. 4.235, de 21 do corrente, pagamento de 8:079\$066 a diversos, de fornecimentos para as obras do Supremo Tribunal Federal;

N. 4.300, de 25 do corrente, pagamento de 7:154\$086 a diversos, de fornecimentos feitos para o serviço de Prophylaxia da Febre Amarella em Niteroy;

N. 4.199, de 18 do corrente, pagamento de 141\$300, de publicações feitas pela Imprensa Nacional;

N. 4.207, de 18 do corrente, pagamento de 293\$700, de passagens concedidas pelo Lloyd Brasileiro por conta do ministerio;

N. 4.217, de 19 do corrente, pagamento de 1:118\$500, a diversos, de trabalhos executados no edificio da Casa de Correção;

N. 4.203, de 18 do corrente, adiantamento de 875\$ ao secretario da Escola Nacional de Bellas Artes, para occorrer ao pagamento dos salarios dos individuos que servirão de modelo vivo;

N. 4.160 de 15 do corrente, pagamento 337\$360, á Companhia City Improvements, de fornecimentos feitos á Directoria Geral de Saude Publica;

N. 4.310, de 26 do corrente, pagamento de 1:294\$520, a diversos de fornecimentos e trabalhos realizados na residencia do portei-ro do Externato do Gymnasio Nacional;

N. 4.202, de 18 do corrente, pagamentos de 30:877\$230, a diversos de fornecimento feitos no edificio destinado á Bibliotheca Nacional;

N. 4.254, de 22 do corrente, pagamento de 25\$, a Francisco Maria da Silva Graça, da remoção do entulho das obras do amphitheatro de clinica propedeutica na Santa Casa de Misericordia;

N. 4.179, de 16 do corrente, pagamento de 3:377\$040, das folhas das praças reformadas do corpo de bombeiros;

N. 4.266 de 23 do corrente, pagamento de 1:044\$, das folhas, aos vigias que trabalharam no deposito de materiaes do proprio nacional da praça da Republica, n. 2;

N. 4.221 de 19 do corrente, indemnização ao major Henrique Loureiro, de 4:503\$268, de despesas miudas no mez de setembro ultimo.

— Ministerio do Exterior—Aviso:

N. 342 de 17 do mez findo, pagamento de 856\$ a F. F. Braga, de fornecimento e assentamento de telephone para uso da secretaria.

—Ministerio da Fazenda:

Officios:

Do juiz de orpãos de Sapucaia, pagamento de 589\$232 a D. Josepha Campos de Oliveira, juros de capital em cofre dos orpãos;

Do juiz de Magé, idem de 418\$710 a D. Rosa Angelica Barreiros de Paula, idem idem;

N. 13, da Delegacia Fiscal na Parahyba, de 15 de maio de 1905, credito de 300\$ a Delegacia Fiscal no Amazonas, para pagamento de divida em exercicios findos;

N. 310, da Delegacia Fiscal em Pernambuco, de 26 de dezembro de 1905, idem de 200\$ áquella delegacia, idem idem;

N. 144, da mesma delegacia, de 11 de maio, idem de 1:521\$ áquella delegacia, idem idem;

N. 386, da Delegacia Fiscal no Rio Grande do Sul, de 21 de dezembro de 1906, idem de 677\$709 áquella delegacia, idem idem;

N. 108, da Delegacia Fiscal no Pará, de 5 de outubro de 1903, idem de 1:297\$937 áquella delegacia idem idem;

N. 164, da Delegacia Fiscal no Rio Grande do Sul, de 13 de agosto de 1904, idem de 250\$, áquella delegacia, idem idem;

N. 282, da Delegacia Fiscal em S. Paulo, de 25 do novembro de 1905, idem de 469\$588 áquella delegacia, idem idem;

N. 259, da Delegacia Fiscal em Pernambuco, de 29 de setembro de 1906, idem de 1:540\$270, áquella delegacia, idem idem;

N. 203, da Delegacia Fiscal em Minas Geraes, de 10 do novembro de 1906, credito de 200\$ áquella delegacia, idem, idem;

N. 119, da Delegacia Fiscal em S. Paulo, de 4 de maio, idem de 4:401\$500 áquella delegacia, idem, idem.

Exercicios findos—Requerimentos:

De Antonio Marques Dias, pagamento de 180\$ ao requerente, como estafeta da Repartição Geral dos Correios, e relativo a novembro de 1903;

De Antonio Mibielli da Fontoura, idem de 150\$ ao requerente, de ajudas de custo etc., relativa ao exercicio de 1906;

De M. Buarque & Comp. idem de 39\$200, de passagens concedidas por conta do ministerio em 1906;

Da Prefeitura do Districto Federal, idem de 3:931\$300 á requerente, de obras para a Escola Polytechnica em novembro ultimo;

De Simeão de Souza Rego, idem de 200:000\$ ao requerente, pela condução de numerario para a Delegacia Fiscal do Thesouro em Goyaz, em 1906.

De Antonio Lopes Filho, pagamento de 183\$, de seus vencimentos nos mezes de novembro e dezembro de 1903;

De Theodor Wille & Comp. idem de 1:756\$800, de restituição de direitos e multas indevidamente pagos em 1905;

De Arthur Joaquim do Valle, idem de 180\$, de seus vencimentos dos mezes de novembro e dezembro de 1903;

De Fernando Barroso de Azevedo, idem de 613\$531, de porcentagem relativa ao mez de dezembro de 1906.

—Ministerio da Guerra:

Avisos:

N. 890, de 19 de outubro pagamento de 2:682\$200, a diversos, de fornecimentos a este ministerio, no corrente anno;

N. 925, de 23 de outubro, idem de 1:652\$350, a diversos, idem, idem, idem;

N. 880, de 16 de outubro, idem de 8:982\$230, ao Lloyd Brasileiro, de transporte de tropas etc., por conta deste ministerio, no corrente exercicio;

N. 949, de 30 do corrente, pagamento de 66:986\$304, a diversos, de fornecimentos feitos á Intendencia Geral da Guerra.

Requerimento despachado:

De Francisco Jayme Domingues, como procurador de Antenor José Raymundo Gonçalves e outros, filhos do finado portei-ro da repartição da policia, pedindo por certidão, se aquelle contribuinte falleceu quite de joia e contribuição para o montepio.—Junta procuração.

DIARIO DOS TRIBUNAES

Côrte de Appellação

EDITAL

Faço publico que os julgamentos das appellações crime: n. 179, appellante Dr. Arthur Paulo de Souza, appellada a justiça sanitaria; n. 306, appellante a justiça, appellado Caetano Benedicto; n. 328 (infracção), appellante José Gonçalves Dias da Costa, appellada a justiça sanitaria, terão lugar na sessão da Primeira Camara no dia 4 de novembro proximo futuro ou nas seguintes.

Secretaria da Côrte de Appellação, 31 de outubro de 1907. — O secretario, Evaristo da Veiga Gonzaga.

Sessão da Primeira Camara em 31 de outubro de 1907

Presidencia do Sr. desembargador Dias Lima — Secretario, o Sr. Dr. Evaristo Gonzaga

Compareceram os Srs. desembargadores Affonso de Miranda, Montenegro, Ataúlfo de Paiva, Gama e Souza, Eneas Galvão e o Dr. Moraes Sarmento, procurador geral do Districto.

JULGAMENTOS

Habeas-corpus preventivo

N. 296 — Relator, o Sr. desembargador Gama e Souza; paciente, José Fradé. — Concedeu-se a ordem para apresentação do paciente, com informação do juiz competente, na primeira sessão.

Carta testemunhaes

N. 136 — Relator, o Sr. desembargador Montenegro; supplicante, Nerses Jobim Barroso de Almeida; supplicado, o juiz. — Julgou-se procedente a carta, para que o juiz a quo faça subir o agravo, unanimemente.

Aggravos de petição

N. 1.065 — Relator, o Sr. desembargador Eneas Galvão; aggravante, Joaquim Moreira Mesquita; aggravado, Oscar Ruy Paim. — Deu-se provimento, para que o juiz a quo reforme o despacho aggravado e rejeite os embargos, unanimemente.

N. 1.066 — Relator, o Sr. desembargador Gama e Souza; Aggravantes, Aphrodisio Goulart e sua mulher; aggravado, Jerônimo José de Macedo. — Negou-se provimento, unanimemente.

N. 1.067 — Relator, o Sr. desembargador Ataúlfo de Paiva; aggravante, Affonso Arthur Borges Leal; aggravado, Joaquim Torres Rocha. — Negou-se provimento, unanimemente.

N. 1.072 — Relator, o Sr. desembargador Gama e Souza; aggravantes, José Francisco Corrêa & Comp.; aggravados, Fernandes & Maia. — Não se tomou conhecimento, por não ser caso desse recurso.

N. 1.078 — Relator, o Sr. desembargador Affonso de Miranda; aggravantes, Francisco Casemiro Alberto da Costa; aggravado, Dr. Joaquim Duarte Murinho. — Não se tomou conhecimento, por não ser caso desse recurso, unanimemente.

Appellações crime

N. 302 — Relator, o Sr. desembargador Affonso de Miranda; appellantes, Antonio Carrasco Martins e Mizaél Dias; appellada, a justiça. — Deu-se provimento para serem os appellantes submettidos a novo julgamento, unanimemente.

N. 314 — Relator, o Sr. desembargador Eneas Galvão; appellante, Gaspar Barros da Silva Porto; appellada, a justiça. — Negou-se provimento, unanimemente.

Appellações cíveis

N. 542 — Relator, o Sr. desembargador Enéas Galvão; appellante, Gilberto Lopes dos Guimarães Suzano; appellado, João Soares de Mesquita Filho. — Deu-se provimento, para annullar-se todo o processo, unanimemente.

N. 443 — Relator, o Sr. desembargador Montenegro; appellante, condessa Cot d'Ordan; appellado, Eduardo Pfeiffer. — Deu-se provimento, para julgar-se improcedente a acção, unanimemente.

Appellações commerciaes

N. 475 — Relator, o Sr. desembargador Gama e Souza; appellantes, Paulo Bouchet e outros; appellado, Roberto Reyhum. — Deu-se provimento para julgar improcedente a acção, contra o voto do Sr. desembargador Enéas Galvão, que negava provimento, e Ataúlfo de Paiva que dava para annullar o processo.

N. 446 — Relator, o Sr. desembargador Affonso de Miranda; appellante, José Barros Braga; appellados, Couto & Comp., succedores de Couto Soares & Comp. — Negou-se provimento, unanimemente.

N. 437 — Relator, o Sr. desembargador Enéas Galvão; appellante, Julio Isler Filho, syndico definitivo da fallencia de Joseph Becker; appellado, Dr. José Pereira da Costa Motta. — Negou-se provimento, unanimemente. Impedido, o Sr. desembargador Montenegro.

SORTEIO

Aggravos de petição

N. 1.070 — Ao Sr. desembargador Ataúlfo de Paiva.

N. 1.079 — Ao Sr. desembargador Enéas Galvão.

N. 1.036 — Ao Sr. desembargador Montenegro.

N. 1.082 — Ao Sr. desembargador Ataúlfo de Paiva.

N. 1.084 — Ao Sr. desembargador Gama e Souza.

N. 1.085 — Ao Sr. desembargador Montenegro.

N. 1.086 — Ao Sr. desembargador Affonso de Miranda.

N. 1.037 — Ao Sr. desembargador Gama e Souza.

N. 1.090 — Ao Sr. desembargador Enéas Galvão.

N. 1.091 — Ao Sr. desembargador Gama e Souza.

Carta testemunhavel

N. 137 — Ao Sr. desembargador Affonso de Miranda.

EM MESA

Aggravos de petição

Ns. 1.093, 1.098 e 1.099.

PASSAGENS

Appellações commerciaes

N. 3.116 — Ao Sr. desembargador Affonso de Miranda.

N. 290 — Ao Sr. desembargador Montenegro.

Appellações cíveis

N. 616 — Ao Sr. desembargador Affonso de Miranda.

Ns. 2.925, 3.182 e 68 — Ao Sr. desembargador Montenegro.

Appellações crime

Ns. 338 e 358 — Ao Sr. desembargador Affonso de Miranda.

COM DIA

Appellações crime

Ns. 306, 328 e 179

ACCORDAOS PUBLICADOS

Ns. 48, 321, 405, 398 e 193

EDITAES

Juizo de Direito da Primeira Vara Commercial

De convocação de credores dos negociantes Souza Neves & Comp., estabelecidos á rua da Misericórdia n. 3, para reunirem-se na sala das audiencias deste Juizo á rua dos Invalidos n. 108, no dia 4 de novembro do corrente anno, ás 2 horas da tarde, para dizerem sobre o pedido de homologação de concordata, cuja proposta se acha junta aos autos, ficando-lhes assignado o prazo de 10 dias para dentro delle, allegarem e provarem suas reclamações, na forma abaixo

O Dr. Cicero Scabra, juiz de direito da Primeira Vara Commercial desta cidade do Rio de Janeiro etc.:

Pelo presente edital convocam-se os credores dos negociantes Souza Neves & Comp., estabelecidos á rua da Misericórdia n. 3, para reunirem-se na sala das audiencias deste juizo, no dia 4 de novembro do corrente anno, ás 2 horas da tarde, á rua dos Invalidos n. 108, onde funciona o Forum, para dizerem sobre o pedido de homologação de concordata, cuja proposta se acha junta aos autos, na qual propõe a alludida firma pagar aos seus credores 20 % em dinheiro por saldos de seus creditos, pagavel 30 dias depois de homologada a mesma concordata, ficando assignado aos mesmos credores o prazo de 10 dias para dentro delle allegarem e provarem suas reclamações sobre o mesmo pedido de homologação de concordata; sendo que os credores podem ser representados por procuração e um só procurador poderá representar um ou mais credores, sob pena de a revelia se proceder com o fór de direito. E para constar passaram-se o presente edital e mais dois de igual teor que serão publicados e afixados na forma da lei. Dado e passado nesta cidade do Rio de Janeiro, aos 22 de outubro de 1907.—Eu Francisco de Borja de Almeida Corte Real, escrivão o subscreevi. — Cicero Scabra.

Juizo de Direito da Segunda Vara Commercial

De convocação dos credores da fallencia de Antonio da Moita Castello, para se reunirem na sala das audiencias deste juizo, á rua dos Invalidos n. 108, no dia 9 de novembro proximo, á 1 hora da tarde, afim de verificarem os creditos, e, elles approvados, deliberarem sobre concordata, au formarem contracto de união, elegendo syndico ou syndicos definitivos, que liquidem os bens da massa e uma commissão fiscal composta de dous membros, ficando pelo presente edital citados os credores por titulos e obrigações ao portador para depositar-as em mãos do syndico provisório Rodrigo de Carvalho Torres, estabelecido á rua do Ouvidor n. 52, até dous dias, pelo menos, antes daquelle em que tiver logar a reunião acima referida, sob as penas da lei, na forma abaixo

O Dr. Torquato Baptista de Figueiredo, juiz de direito da 2ª vara do commercio do Districto Federal:

Faço saber aos que o presente edital vierem que, por este juizo e cartorio do escrivão que este subscreevi, se processam os autos de fallencia de Antonio da Moita Castello, nos quaes, por parte do syndico provisório, foi-lhe dirigida a petição do teor seguinte: Petição: Exm. Sr. Dr. juiz da 2ª vara do commercio—Rodrigo de Carvalho Torres, syndico provisório da fallencia de Antonio da Moita Castello, requer a V. Ex. que, estando a fallencia em termos de inventario e balanço, sejam expeditos editaes com o prazo da lei para reunião de

credores. Termos em que pede deferimento. Rio, 14 de outubro de 1907.—José de Castro Nunes, advogado. (Estava devidamente sellada.) Despacho: Sim, em termos. Rio, 14 de outubro de 1907.—T. Figueiredo. Em virtude do que se passou o presente edital pelo teor do qual convocam-se os credores da fallencia de Antonio da Moita Castello, para se reunirem na sala das audiencias deste juizo, á rua dos Invalidos n. 108, no dia 9 de novembro proximo, á 1 hora da tarde, afim de se proceder á verificação dos creditos, e, elles approvados, assistirem á leitura do relatório do syndico provisório, deliberarem sobre concordata, si for apresentada a respectiva proposta, ou formarem contracto de união, elegendo um ou mais syndicos definitivos e uma commissão fiscalizadora composta de dous membros, que liquide os bens da massa; arbitrando desde logo aos syndicos que forem elcitos a commissão a que tenham direito pelo seu trabalho com a liquidação do acervo, que deverá ser feita no prazo marcado pelos credores na mesma reunião; ficando pelo presente edital citados os credores por titulos e obrigações ao portador para depositar-as em poder do syndico provisório Rodrigo de Carvalho Torres, estabelecido á rua do Ouvidor n. 52, até dous dias, pelo menos, antes daquelle em que tiver logar a dita reunião de credores, sob pena de não serem admitidos a tomar parte nas discussões, nem serem attendidos para o calculo da maioria; advertindo-se que os credores podem comparecer por si, seus procuradores ou representantes legais, na forma do art. 47 e seus paragraphos da lei n. 859, de 1902, e arts. 200 e 203 do regulamento n. 4.855, de 1903, e que para concordata é preciso que esteja ella accita por numero de creditos e credores que representem numero legal e que os que não comparecerem á reunião ficam sujeitos ao que for deliberado, nos termos de direito. E para constar passaram-se este e outros de igual teor, que serão publicados e afixados na forma da lei. Dado e passado nesta cidade do Rio de Janeiro aos 28 de outubro de 1907. Eu, Arnaldo da Silva Trilha, escrivão interino, o subscreevi. — Torquato Baptista de Figueiredo.

Juizo de Direito da Segunda Vara Civil

De segunda praça, com 10 % de abatimento e 10 dias de prazo, na forma abaixo

O Dr. Geminiano da Franca, juiz de direito da Segunda Vara Civil nesta cidade do Rio de Janeiro.

Faz saber aos que o presente edital de segunda praça, com 10 % de abatimento e 10 dias de prazo virem, ou delle conhecimento tenham, que, findo o referido prazo, no dia 14 de novembro proximo, irão á praça, de accôrdo com a petição do teor seguinte: Sr. juiz de direito da Segunda Vara Civil.—Diz Domingos Pereira Gonçalves, inventariante dos bens deixados por Joaquim José Ferreira Guimarães, que os imóveis hoje levados a primeira praça, não encontraram licitantes pelo que requer se digne V. Ex. mandar expedir editaes de segunda praça, guardando o prazo e mais formalidades legais. P. a V. Ex. deferimento. E. R. M. Rio, 28 de outubro de 1907.—O advogado, E. V. Catia Preta. Estava devidamente sellada. Despacho: Sim. Rio, 28 de outubro de 1907.—Geminiano de Franca. Cujos bens irão á praça no dia acima designado á rua dos Invalidos n. 128, ao meio, dia logo após a audiencia deste juizo, por quem maior laço offerer com 10 % de abatimento sobre a avaliação, que se acha em cartorio, dos predios á rua do Senhor de Mattosinhos ns. 83 e 73, freguesia

zia do Espirito Santo. E quem pretender arrematá-los deverá comparecer no lugar e hora acima designados; advertindo que as audiências deste juízo tem lugar ás segundas e quintas-feiras, ás 12 horas da manhã. E para constar mandou passar este e mais dous de igual teor, que serão, publicados e afixados no lugar do costume, do que será lavrada a respectiva certidão para ser junta aos autos. Dado e passado nesta cidade do Rio de Janeiro em 29 de outubro de 1907. Eu, José Candido de Barros, o subscrevi. — *Geminiano da Franca*.

Juizo dos Feitos da Saude Publica

Com o prazo de 20 dias, dos bens penhorados a Ignacio José de Mello e sua mulher, para pagamento de uma execução por custas

O Dr. Eliezer Gerson Tavares, juiz dos Feitos da Saude Publica, nesta cidade do Rio de Janeiro.

Faço saber aos que o presente edital de praça virem que, no dia 13 de novembro do corrente anno, ao meio-dia, depois da audiência do estylo, á praça da Republica n. 17 o porteiro do auditorio trará a publico pregão de venda e arrematação a quem mais der e maior lance offerecer sobre o preço da avaliação, os bens penhorados a Ignacio José de Mello e sua mulher, na execução por custas promovida pela Saude Publica, representada pelo Dr. procurador dos feitos os quaes são os seguintes (casa, barracão e terreno): Uma casa, meio sobrado, á rua Dona Clara, freguezia de Inhauma, de construção de tijolos, com freontas de granito, varanda ao lado, dividida em salas de visita e jantar e seis quartos, com cozinha, forrada e assoalhada, edificada em centro do terreno com a área de 112^m por 55^m, plantado de arvores fructiferas. Barracão de madeira com sala, quarto e cozinha com terreno medindo 66^m por 64^m, dando entrada para o referido predio. O alludido predio está em estado de conservação. A cujo predio, barracão e terreno foi dado o valor de cinco contos de réis (5.000\$000) e quem o mesmo quizer arrematar queira e comparecer no lugar, dia e hora designados afim de ser effectuada a praça e ser o mesmo vendido a quem mais der e maior lance offerecer sobre o preço da avaliação. E para constar mandei passar este e mais dous de igual teor para serem publicados duas vezes e afixados, na forma da lei, no lugar do costume, de cuja afixação o porteiro do auditorio lavrará a competente certidão para ser junta aos autos. Dado e passado nesta cidade do Rio de Janeiro em vinte e um de outubro de mil novecentos e sete. Eu, Francisco Manoel de Moraes, escrivão, o subscrevi. — *Eliezer Gerson Tavares*.

Juizo da Primeira Pretoria

De citação a todos que possa interessar o protesto ora interposto por Carlos Pereira Leal contra o Visconde de Guahy, na forma abaixo

O Dr. João Coelho do Rego Barros, juiz da 1^a Pretoria do Districto Federal.

Faz saber que de parte de Carlos Pereira Leal foi dirigida a petição do teor seguinte: Illm. Exm. Sr. Dr. Juiz da 1^a Pretoria—Carlos Pereira Leal, inventariante do espólio de sua mãe, D. Mercedes Lavallo de Leal, sabendo que o Visconde de Guahy, apesar da appellação interposta pela inventariada da sentença que homologou a partilha feita nos autos de inventario da Viscondessa de Guahy, e que pendê do julgamento da egregia 2^a Camara da Corte de Appellação, continúa a alienar os bens do acervo do inventario da dita viscondessa, vem, confirmando o protesto anterior feito neste juizo

pela referida D. Mercedes Lavallo de Leal, protestar, como de facto protesta, contra essas alienações, que são radicalmente nullas, e requer que, feita a intimação pessoal do supplicado e dando-se sciencia aos interessados por meio de editaes, sejam os respectivos autos entregues ao supplicante, para fazer o uso que lhe convier. P. deferimento; tomando-se por termo o protesto interposto Rio de Janeiro, 29 de outubro de 1907. — *Carlos Pereira Leal*. (Está legalmente estampilhada.) Despacho: Tomo-se por termo o protesto e façam-se as intimações a que se refere o supplicante. Rio, 29 de outubro de 1907. — *Rego Barros*. Termo de protesto. Aos 30 dias do mez de outubro de 1907, no Rio de Janeiro, em meu cartorio compareceu Carlos Pereira Leal e disse que, nos termos de sua petição retro, que reduz a termo e fica fazendo parte integrante deste termo, protesta, como de facto protestado tem, pelos factos expostos em a citada petição. Assim o disse, do que, para constar, lavrei este termo que, depois de lido, assigna em minha presença, do que dou fé. Eu, Pedro Rodovalho Leite Ribeiro, escrivão, que o escrevi e subscrevi. — *Carlos Pereira Leal*. E' o que se contém e declara em as ditas e mencionadas peças acima fielmente transcriptas e por cujos teores intimo a todos que do presente interesse tenham. E, para os devidos effectos de direito, passaram-se o presente e mais dous de igual teor, que serão publicados e afixados na forma da lei. Dado e passado nesta cidade do Rio de Janeiro, aos 30 de outubro de 1907. Eu, Pedro Rodovalho Leite Ribeiro, escrivão, o escrevi e subscrevi. — *João Coelho do Rego Barros*.

Exposição Nacional de 1908

O Sr. Ministro da Industria e Viação, em resposta ao officio do Sr. Dr. Antonio Olyntho, presidente da Comissão Superior da Exposição Nacional de 1908, em que lhe communicava haver ella votado em sua ultima sessão que se manifestasse ao Governo a conveniencia de ser escolhido para local da mesma Exposição a Quinta da Boa Vista, em S. Christovam, declarou hontem ao referido presidente, para que o scientifique á mesma comissão, já ter o Governo anteriormente escolhido os terrenos da antiga Escola Militar, entre as praias Vermelha e da Saudade, para nellas localisar a Exposição.

O Governo tomará, entretanto, em consideração o pedido da Comissão Superior no sentido de melhorar as condições da Quinta da Boa Vista.

— O Directorio Executivo trabalhou hontem até ás 7 horas da noite, no estudo dos programmas das commissões seccionaes e no preparo das instrucções para os delegados que vão seguir brevemente para os Estados, afim de promoverem a adhesão dos expositores, preparo e remessa dos productos para a Exposição.

Hoje esse Directorio reúne-se de novo em sessão ás 3 1/2 horas da tarde em sua sede, á Avenida Central n. 147.

NOTICIARIO

Pagadoria do Thesouro Federal—Param-s: no dia 4, 1^o dia util, as seguintes folhas:

Secretaria d. Exterior, Justiça, Viação, Corte d. Appellação, Juizes Seccionaes do Districto Federal e do Estado do Rio, Juizes de Direito, Ministerio Publico, Tribunal do Jury, Juizo dos Feitos da Fazenda Municipal, Pretores, Fiscaes de Bancos e Compa-

nhas, Inspectorio de Obras Publicas, Archivo Publico e Junta Commercial, Caixa de Conversão e Extinctos.

O monte-pi da marinha paga-se quinta-feira, 7, quarto dia util.

Externato do Gymnasio Nacional—O result do dos exames de preparatorios do dia 30 do passado, foi o seguinte:

Historia natural. Approvados plenamente: Lino Colonna dos Santos e Manoel Corrêa da Veiga; simplesmente: Jos. Benifacio Gonçalves Pereira, Armand del Castillo e Gabriel Skinner.

Correio—Esta repartição expedirá malas pelos seguintes paquetes:

Hoje:

Pelo *Erlangen*, para Santos, recebendo impressos até ás 9 horas da manhã, cartas para o interior até ás 9 1/2 e ditas com porte duplo até ás 10.

Pelo *Cap-Verde*, para Bahia, Tenerife e Europa, via Lisboa, recebendo impressos até ás 7 horas da manhã, cartas para o interior até ás 7 1/2, ditas com porte duplo e para o exterior até ás 8.

Pelo *Cordova*, para Las Palmas e Genova, recebendo impressos até ás 10 horas da manhã, cartas para o exterior até ás 11 e objectos para registrar até ás 9.

Pelo *Itaina*, para o Estado do Rio Grande do Sul, recebendo impressos até ás 6 horas da manhã, cartas para o interior até ás 6 1/2 e ditas com porte duplo até ás 7.

Pelo *Pinto*, para Macahe e S. João da Barra, recebendo impressos até ás 9 horas da manhã, cartas para o interior até ás 9 1/2 e ditas com porte duplo até ás 10.

Amanhã:

Pelo *Itatuba*, para os portos do Sul, recebendo impressos até ás 12 horas da manhã, cartas para o interior até ás 12 1/2 da tarde, ditas com porte duplo até á 1 e objectos para registrar até ás 11 da manhã.

Pelo *Esperança*, para Bahia, Aracajú, Penedo, Villa Nova e Maceió, recebendo impressos até á 1 hora da tarde, cartas para o interior até ás 1 1/2, ditas com porte duplo até ás 2 e objectos para registrar até ás 12 da manhã.

Nota—Saques para Portugal e vales postaes para o interior, nos dias uteis, até ás 2 1/2 da tarde.

— Recebimento de encomendas para Portugal, Açores e Madeira, nos mesmos dias, das 8 horas da manhã ás 5 da tarde, até á vespera da partida dos paquetes que se destinarem a Lisboa, exceptuando os da *Compagnie Messageries Maritimes*; e entrega também nos mesmos dias, das 10 horas da manhã ás 2 da tarde.

Santa Casa da Misericordia—O movimento do Hospital da Santa Casa da Misericordia, dos Hospicios de Nossa Senhora da Saude, de S. João Baptista, de Nossa Senhora do Socorro e de Nossa Senhora das Dores, em Cascadura, foi, no dia 23 de outubro, o seguinte:

Nacionais Estrangs, Total

Existiam.....	1.085	518	1.603
Entraram.....	27	16	43
Sahiram.....	28	19	47
Falleceram.....	6	4	10
Existem.....	1.078	511	1.589

O movimento da sala do banco e dos diversos consultorios foi, no mesmo dia, de 445 consultantes, para os quaes se aviaram 463 receitas.

Fizeram-se 4 obturações de dentes.

Observatorio do Rio de Janeiro—Boletim meteorologico—Dia 30 de outubro de 1907.

Horas	Barometro a 0°	Temperatura centigrada	Tensão do vapor	Humidade relativa	Ventos		Céu		Phenomenos diversos
					Velocidade	Direcção	Fracção	Nuvens	
1 h. m.....	753.6	23.2	17.1	81	0.0	—	0.4	C. ≡	
4 h. m.....	753.2	21.9	16.7	86	0.0	—	0.1	CK	
7 h. m.....	753.9	23.1	17.0	81	2.7	NW	0.8	C CK	
10 h. m.....	752.8	26.8	18.5	71	4.0	NNW	0.3	C CK	
1 h. t.....	750.3	31.3	16.5	49	5.0	NNW	0.4	C CK SK	
4 h. t.....	749.5	23.8	18.5	63	8.3	SSE	0.9	CK KN K	
7 h. t.....	751.3	27.4	18.6	68	10.0	SSW	1.0	N	
10 h. t.....	752.3	25.2	19.5	82	0.0	Calmo	0.2	CK	
Médias.....	752.19	25.96	17.80	72.6	3.8		0.5		

Temperatura maxima, ás 3 1/2 hs. T, 34.6; minima, ás 4 hs, 1/2 M. 21.9.— Evaporação em 24 horas 3.4.—Ozone 7 hs. m., 0; 7 hs. n. 2.— Chuva cahida ás 7 horas da noite 1m/m13.—Total em 24 horas 1m/m13.—Horas de insolação 7 h. 50 m.

Observatorio do Rio de Janeiro—Boletim meteorologico—Dia 30 de outubro de 1907.

Horas	Barometro a 0°	Temperatura centigrada	Tensão do vapor	Humidade relativa	Ventos		Céu		Phenomenos diversos
					Velocidade	Direcção	Fracção	Nuvens	
1 h. m.....	752.5	25.0	19.3	82	0.0	Calmo	1.0	CK. KN	
4 h. m.....	751.7	14.4	18.5	82	4.5	SE	1.0	CK. KN	
7 h. m.....	754.2	22.6	18.2	89	11.1	SSE	1.0	N	
10 h. m.....	756.0	22.4	16.9	84	3.3	SW	1.0	KNN	
1 h. t.....	755.2	22.8	15.3	74	3.3	SSE	1.0	KNN	
4 h. t.....	755.2	22.0	13.9	71	3.0	SSW	1.0	KNN	
7 h. t.....	756.3	19.9	15.7	91	3.6	SE	1.0	N. KN	
10 h. t.....	756.9	20.9	15.8	86	1.9	N	1.0	N. KN	
Médias.....	754.75	22.50	16.70	82.4	3.8		1.0		

Temperatura: maxima, á 1 h. M, 25.0; minima, ás 9 hs. M, 21.0.—Evaporação em 24 horas, 3.0.—Ozone: ás 7 hs. m., 2; ás 7 hs.n., 1.—Chuva cahida: ás 7 hs. da manhã 3m/m47, ás 7 horas da manhã 5m/m68.—Total em 24 horas, 9m/m15.

Obituario—Sepultaram-se, no dia 24 de outubro de 1907, 46 pessoas, sendo:

Nacionais..... 37
Estrangeiros..... 9

Do sexo masculino..... 46
Do sexo feminino..... 26

Maiores de 12 annos..... 46
Menores de 12 annos..... 30

Indigentes..... 16

—E no dia 25, 31 pessoas, sendo:

Nacionais..... 20
Estrangeiros..... 11

Do sexo masculino..... 31
Do sexo feminino..... 18

Maiores de 12 annos..... 24
Menores de 12 annos..... 13

Indigentes..... 7

MARCAS REGISTRADAS

Certifico que as marcas pertencentes a Azevedo Herminio & Comp., registradas na Junta Commercial de Porto Alegre, sob numero 1.091 a 1.095, foram depositadas nesta junta em 24 de outubro do corrente anno com a folha A Federação em que foram publicadas.

Secretaria da Junta Commercial da Capital Federal, 31 de outubro de 1907.—Honorario de Campos.

RENDAS PUBLICAS

ALFANDEGA DO RIO DE JANEIRO

Renda dos dias 1 a 30 de outubro de 1907..... 7.422.731\$702

Idem do dia 31 :

Em papel.. 235.291\$273
Em ouro... 162.485\$620

397.776\$393

7.820.511\$595

Em igual periodo de 1906 8.797.675\$663

RECEBEDORIA DO RIO DE JANEIRO

Renda do dia 31 de outubro de 1907

Interior..... 50:163\$975

Consumo :

Fumo..... 1:602\$070
Bebidas..... 5:092\$800
Phosphoros.... 24:000\$900
Calçado..... 1:535\$000
Velas..... 2:500\$000
Perfumarias... 80\$000

Especialidades pharmaceuticas..... 230\$400
Conservas..... 415\$000
Chapéos..... 3:610\$000
Tecidos..... 19:672\$000
Registro..... 230\$000

50:087\$200

Extraordinaria..... 22:453\$414

Depositos..... 180\$000

Renda com applicação especial..... 5:883\$140

Total..... 137:768\$059

Renda dos dias 1 a 30 de outubro de 1907..... 1.693.747\$948

1.831.516\$007

Em igual periodo de 1906. 1.700.933\$622

Alfandega do Rio de Janeiro

EXERCÍCIO DE 1907

Rendimento do mez de outubro de 1907

ORDINARIA

Ouro

Papel

Total

Importação :			
Direitos de importação para consumo.....	2,278:495\$176	3,754:705\$098	
2 % ouro, sobre o valor official dos cereaes.....		163:217\$056	
Expediente dos generos livres.....		53:309\$430	
Idem das capatazias.....		183:463\$744	
Armazenagem.....		11:430\$983	6,347:624\$387
Taxa de estatistica.....			

Entrada, sahida e estadia de navios :			
Imposto de pharoes.....	10:680\$000	\$	
Imposto da doca.....	5:965\$176	37\$010	16:682\$216

Adicionaes :			
10 % sobre o expediente dos generos livres.....		16:053\$811	16:053\$811

Interior :			
Renda da Imprensa Nacional e <i>Diario Official</i>		324\$000	
Dita do Laboratorio Nacional.....		12:710\$000	
Dita da Assistencia a Alienados.....		2:414\$521	
Imposto do sello.....		483\$553	
Dito sobre subsidios e vencimentos.....		7:701\$799	23:633\$873

Consumo :			
Fumo.....	14:352\$850		
Bebidas.....	14:033\$260		
Sal (em notas 124:473\$400).....	124:478\$400		
Calçado.....	631\$550		
Velas.....	154\$700		
Perfumarias.....	10:346\$760		
Especialidades pharmaceuticas.....	5:100\$340		
Vinagre.....	71\$80		
Conservas.....	16:752\$875		
Cartas de jogar.....	864\$000		
Chapéos.....	7:113\$400		
Bengalas.....	1:401\$000		
Tecidos.....	117:831\$620		
Vinho estrangeiro.....	111:417\$035	421:519\$320	424:549\$320

Renda extraordinaria:			
Montepio dos empregados.....		4:340\$529	
Internatizacões.....		134\$717	4.475\$246

Renda com applicação especial:

PARA FUNDO DE RESGATE DO PAPEL-MOEDA :

RENDAS EVENTUAES.....			
Multas de expediente e por infra- ção do regulamento.....	10:033\$670		
Renda da typographia e do «Bole- tim da Alfandega».....	166\$920		
Expediente de 3 % das arremata- ções para consumo.....	1:566\$450		
Marcação de animaes.....	12\$500		
Despeza a annullar.....	533\$412		
		12:322\$952	

Para fundo de garantia do papel moeda:			
Quota de 5 %, ouro, sobre todos os direitos de importação para consumo.....	317:536\$903		329:859\$355
Obras do porto:			
Imposto de 2 %, ouro, sobre o valor da importação.....	405:302\$034		405:302\$064
	3,017:979\$319	4,650:201\$353	7,668:180\$672

Depositos:			
Diversos.....	25:114\$600	84:145\$812	
Contribuição para a Santa Casa e Lazaros:			
Importação.....	21:509\$245		
Idem para a Santa Casa:			
Despacho marítimo.....	13:715\$440	35:224\$085	
Idem para a Intendencia—Importação.....		8:055\$049	152:540\$146
Moza de Rendas de Macahé:			
Rendimento do mez de			

3,043:093\$919

4,777:626\$899

7,820:720\$818

Renda total

Total geral..... 7,820:720\$818

Em ouro..... 3,043:093\$919

Em papel..... 4,777:626\$899

Segunda Secção, 31 de outubro de 1907.— O chefe, Antonio Dias S. do Lago.—O 3º escripturario, M. P. da Rocha Lima.

EDITAES E AVISOS

Faculdade de Direito do Recife

De ordem do Sr. Dr. director, faço publico que fica marcado o prazo de tres mezes, a contar desta data, para a inscripção dos que pretenderem concorrer ao logar de lente substituto da quinta secção desta Faculdade actualmente vaga.

O concurso será feito nos termos do decreto n. 3.850 de 1 de janeiro de 1901, e versará sobre direito civil e legislação comparada do direito privado.

Os pretendentes poderão apresentar-se desde já nesta secretaria para assignar seus nomes no livro competente; e, no caso de impedimento, a inscripção poderá fazer-se por procuração (art. 65).

Os candidatos deverão apresentar, no acto da inscripção, seus diplomas e titulos ou publicas formas destes, justificada a impossibilidade de apresentação dos originaes, filha corrida (art. 59).

Só podem ser admittidos ao concurso os brasileiros que se acharem no gozo dos direitos civis e politicos e possuirem o grão de doutor em direito ou de bacharel em sciencias juridicas e sciencias por este estabelecimento ou por outros ao mesmo equiparados, e tambem os brasileiros que, tendo esse grão por instituições estrangeiras, se houverem habilitado perante algum dos referidos estabelecimentos (art. 57).

E para que chegue ao conhecimento de todos, mandou o Sr. Dr. director affixar o presente que será publicado nos jornaes desta cidade e nos da Capital Federal.

Secretaria da Faculdade de Direito do Recife, 17 de outubro de 1907.—O secretario, *Henrique Martins*.

Polícia do Districto Federal

CONCURSO PARA O PROVIMENTO DE UMA VAGA DE AMANUENSE DA SECRETARIA DE POLICIA

De ordem do Sr. chefe de policia, faço publico, para conhecimento de quem convier que, a contar desta data e durante o prazo de 15 dias, que terminará a 7 do mez de novembro vindouro, acha-se aberta a inscripção para um concurso destinado ao provimento de um logar de amanuense desta secretaria.

As pessoas que desejarem se inscrever deverão endereçar os seus requerimentos ao Sr. chefe de policia, entregando-os ao abaixo assignado acompanhados dos seguintes documentos:

a) certidão de idade ou documento que a suppra;

b) folha corrida;

c) attestado medico de vacinação ou revaccinação, e de não soffrerem de molestia contagiosa ou outra que os impossibilite do serviço activo;

d) quaesquer outros documentos que comprovem a idoneidade moral e intellectual. As provas do concurso serão escriptas e oraes e constarão do seguinte:

a) grammatica da lingua vernacula;

b) historia e geographia do Brazil;

c) grammatica e linguas franceza e ingleza;

d) arithmetica até a theoria das proporções;

e) redacção official.

O candidato inhabilitado na prova escripta em qualquer das materias indicadas não será admittido a prova oral.

Por esta occasião previno aos interessados de que ao Sr. Dr. chefe de policia, de accordo com o § 3º do art. 11 do regulamento anexo ao decreto n. 6.440, de 30 de março

do corrente anno, assiste o direito de mandar excluir o candidato inscripto que, a seu juizo e em virtude da prova que tenha obtido, não reuna condições de idoneidade moral.

Secretaria da Polícia do Districto Federal, 24 de outubro de 1907.—O secretario, *João M. V. do Amarel*.

Directoria Geral de Saude Publica

INFRAÇÕES DO REGULAMENTO SANITARIO

Foram intimados a satisfazer nesta directoria geral, no prazo de cinco dias, as multas que lhes foram impostas, ou, findo esse prazo, se verem processar da accôrdo com o regulamento sanitario:

Pela 5ª Delegacia de Saude:

João Manoel de Carvalho, residente á rua do Rosario n. 60, multado em 20\$ por não ter cumprido o laudo de vistoria n. 1.394, conforme a intimação n. 21.967, para fazer melhoramentos no predio n. 30 da rua Acre, infringindo o § II do art. 93 do citado regulamento.

Pela 8ª Delegacia de Saude:

José Gonçalves, residente á rua Maxwell n. 2, multado em 200\$ por não ter cumprido a intimação n. 6.293, relativa á demolição do barracão da referida rua e numero, condemnado pelo laudo de vistoria sanitaria n. 2.334, infringindo o art. 91 do citado regulamento.

Pela 9ª Delegacia de Saude:

Meides Sobrinho, residente á rua Figueira n. 17, multado em 125\$ e por não ter cumprido a intimação n. 16.778, relativa ao predio n. 94 da rua Archias Cordeiro, infringindo o § I do art. 98 do citado regulamento;

O mesmo, multado em 125\$ por não ter cumprido a intimação n. 16.779, relativa ao predio n. 96 da rua Archias Cordeiro, infringindo o § I do art. 93 do citado regulamento;

Maria Muriani, residente á rua Voluntarios da Patria n. 189, multada em 125\$ por não ter cumprido a intimação n. 6.180, relativa ao predio n. 7 da rua Vinte e Quatro de Maio, infringindo o § I do citado regulamento.

Secretaria da Directoria Geral de Saude Publica, Rio de Janeiro, 1 de novembro de 1907.—O secretario interino, *Olympio de Niemeyer*.

De ordem do Sr. Dr. director geral interino, convido os proprietarios ou arrendatarios dos predios abaixo designados, ou seus legitimos procuradores, a comparecerem no dia e hora infra indicados, nos referidos predios, afim de assistirem á vistoria sanitaria que nelles vae ser effectuada, sob as penas da lei:

Rua Sacramento n. 26, dia 4 de novembro vindouro, á 1 hora da tarde;

Rua Sacramento n. 24, dia 4 de novembro vindouro, á 1 1/2 horas da tarde;

Rua Sacramento n. 22, dia 4 de novembro vindouro, ás 2 horas da tarde;

Rua do Theatro n. 13, dia 4 de novembro vindouro, ás 2 1/2 horas da tarde;

Rua do Theatro n. 15, dia 4 de novembro vindouro, ás 3 horas da tarde;

Rua do Theatro n. 17, dia 4 de novembro vindouro, ás 3 1/2 horas da tarde;

Rua General Camara n. 331, dia 6 de novembro vindouro, á 1 hora da tarde;

Rua General Camara n. 333, dia 6 de novembro vindouro, á 1 1/2 horas da tarde;

Rua General Camara n. 307, dia 6 de novembro vindouro, ás 2 horas da tarde;

Rua General Camara n. 309, dia 6 de novembro vindouro, ás 2 1/2 horas da tarde;

Rua General Camara n. 104, dia 6 de novembro vindouro, ás 3 horas da tarde;

Rua da Alfandega n. 16, dia 6 de novembro vindouro, ás 3 1/2 horas da tarde;

Praça Tiradentes n. 57, dia 8 de novembro vindouro, á 1 hora da tarde;

Rua Tobias Barreto n. 1, dia 8 de novembro vindouro, á 1 1/2 horas da tarde;

Rua Tobias Barreto n. 19, dia 8 de novembro vindouro, ás 2 horas da tarde;

Rua Tobias Barreto n. 16, dia 8 de novembro vindouro, ás 2 1/2 horas da tarde;

Rua Tobias Barreto n. 43, dia 8 de novembro vindouro, ás 3 horas da tarde;

Rua Tobias Barreto n. 46 A, dia 8 de novembro vindouro, ás 3 1/2 horas da tarde;

Becco da Carioca n. 23, dia 11 de novembro vindouro, ás 12 1/2 horas da tarde;

Becco da Carioca ns. 18 e 20, dia 11 de novembro vindouro, á 1 hora da tarde;

Becco da Carioca ns. 14 e 16, dia 11 de novembro vindouro, á 1 1/2 horas da tarde;

Rua de S. Pedro n. 264, dia 11 de novembro vindouro, ás 2 horas da tarde;

Rua de S. Pedro n. 253, dia 11 de novembro vindouro, ás 2 1/2 horas da tarde;

Rua Marechal Floriano n. 163, dia 11 de novembro vindouro, ás 3 horas da tarde;

Rua Primeiro de Março n. 14, dia 13 de novembro vindouro, á 1 hora da tarde;

Rua Primeiro de Março n. 67, dia 13 de novembro vindouro, á 1 1/2 horas da tarde;

Rua do Rosario n. 23, dia 13 de novembro vindouro, ás 2 horas da tarde;

Rua do Rosario n. 30, dia 13 de novembro vindouro, ás 2 1/2 horas da tarde;

Rua do Rosario n. 63, dia 13 de novembro vindouro, ás 3 horas da tarde;

Rua do Rosario n. 93, dia 13 de novembro vindouro, ás 3 1/2 horas da tarde;

Secretaria da Directoria Geral de Saude Publica, Rio de Janeiro, 24 de outubro de 1907.—O secretario interino, *Olympio de Niemeyer*.

De ordem do Sr. Dr. director geral interino, convido os proprietarios ou arrendatarios dos predios abaixo designados, ou seus legitimos procuradores, a comparecerem no dia e hora infra indicados, nos referidos predios, afim de assistirem á vistoria sanitaria que nelles vae ser effectuada, sob as penas da lei:

Praia de Botafogo n. 214, dia 4 de novembro vindouro, á 1 hora da tarde;

Praia de Botafogo n. 216, dia 4 de novembro vindouro, á 1 1/2 hora da tarde;

Praia de Botafogo n. 222, dia 4 de novembro vindouro, ás 2 horas da tarde;

Praia de Botafogo n. 224, dia 4 de novembro vindouro, á 2 1/2 hora da tarde;

Praia de Botafogo n. 225, dia 4 de novembro vindouro, ás 3 horas da tarde;

Rua General Severiano n. 70, dia 6 de novembro vindouro, á 1 hora da tarde;

Rua General Severiano n. 42, dia 6 de novembro vindouro, á 1 1/2 hora da tarde;

Rua Sorocabá n. 23, dia 6 de novembro vindouro, ás 2 1/2 horas da tarde.

Secretaria da Directoria Geral de Saude Publica, Rio de Janeiro, 30 de outubro de 1907.—O secretario interino, *Olympio de Niemeyer*.

Imprensa Nacional

CONCURRENCIA

Venda de material sem applicação

De ordem do Sr. Dr. director geral, faço publico que, até o dia 9 do proximo mez de novembro, serão recebidas nesta secção propostas para compra de grande quantidade de material, que não tem mais applicação

este estabelecimento, em vista da instalação electrica.

Este material consta de: 124 mancaes com respectivos bronzes e parafusos; 257^{as} de eixos de diversos diametros; 91 cadeiras e parede e tecto; 43 luvas de junção; 47 rruelas com parafusos de pressão; 10 rodas entadas; 146 polias desde 0,20 até 1 metro e diametro, etc., e pôde ser examinado, diariamente, das 10 ás 3 horas da tarde, na secção de Artes.

A adjudicação será feita a quem mais vantagens offerecer, si, a juizo da directoria, o preço proposto não for inferior ao valor do mesmo material.

As propostas, para serem tomadas em consideração, devem ser apresentadas em duas vias, sendo a primeira sellada, e ambas escriptas com tinta preta, e assignadas pelos proprios proponentes, que as entregarão em envelope fechado, até as 2 horas da tarde do dia acima indicado.

O proponente preferido é obrigado a encerrar, de uma só vez, para a thesouraria da Imprensa Nacional, mediante guia passada nesta secção, com a quantia total constante da proposta, e bem assim a, por sua conta, proceder a retirada do material no prazo de 5 dias.

Para garantia da assignatura do contracto, o proponente cautionará na mesma thesouraria a importância de 100\$, cujo recibo exhibirá na occasião da apresentação da proposta.

Nesta secção serão dadas quaesquer informações de que necessitarem os senhores concurrentes.

Secção Central, 25 de outubro de 1907. — O chefe de secção, *J. S. do Pillar Filho*.

Tribunal de Contas

Pelo presente edital, é intimado o Sr. *Ayme Pinto Novaes*, na qualidade de fiador do ex-pagador da Delegacia Fiscal do Thezouro Federal no Estado de S. Paulo, *José Emigdio da Silva Novaes* para, no prazo de 30 dias, contados da publicação deste, recolher aos cofres publicos a quantia de 40:212\$943 e mais os juros de 9 % pela mora, alcance apurado no processo de tomada de contas do referido ex-pagador, relativo ao periodo de 1 de abril de 1898 a 30 de junho de 1901, a cujo pagamento foi condemnado o mesmo ex-pagador, por accórdão deste tribunal, de 12 de junho ultimo, na conformidade do art. 239 do regulamento annexo ao decreto n. 2.409, de 23 de dezembro de 1893.

Terceira Sub-Directoria do Tribunal de Contas, 29 de outubro de 1907. — *L. R. Roado*, sub-director.

Caixa de Amortização

Faço publico que, á vista da instrução 4^a a circular n. 28, de 4 de setembro de 1906, do que determinou o Sr. Ministro da Fazenda pela portaria n. 15, de 24 do corrente mez, effectuará esta repartição, a partir de 1 de novembro proximo futuro, a substituição das notas de 2\$, 1\$ e 500 réis por notas de prata.

Caixa de Amortização, 31 de outubro de 1907. — O inspector, *M. C. de Leão*.

Caixa de Amortização

Faço publico que, tendo se extraviado os titulos da divida pública do juro annual de 5 % (antigo 6 %) papel, do valor nominal de 1:000\$ de n. 256.771, emitido em 1877, do valor nominal de 500\$ n. 9.043, emitido em 1879 e do valor nominal de 400\$ n. 698, emitido em 1867; vão ser expedidos novos titulos si, dentro do prazo de 15 dias, não houver reclamação em contrario.

Caixa de Amortização, 17 de outubro de 1907. — O inspector, *M. C. de Leão*.

Alfandega do Rio de Janeiro

CONCURSO DE GUARDAS

De ordem do Sr. inspector, faço publico que, segunda-feira, 4 de novembro, ás 10 horas da manhã, serão chamados á prova oral de arithmetica, os seguintes candidatos:

Altino Pires.
Salvador Pimenta Bueno.
Alvaro Mesquita.
Rossini de Faria.
Octavio Moraes de Souza Vianna.
Paulo Marques de Faria.
João Henrique da Graça Mello.
João de Siqueira Lobo.
Bruno da Silva.
Palvino Campo Rocha.
José Leite de Castro Junior.
João Antonio Balthazar da Silveira.
Antonio Rodrigues da Cunha.
Roberto Ribeiro de Almeida.
João Lopes Carneiro da Fontoura.
Gustavo Milliet.
Annibal Corrêa.
Manoel Ramon P. Blanco.
Hilario Corrêa e Castro.
Antenor de Moura Miranda.

Supplementares

Honorio Rebello Junior.
João Henrique Bolham.
Oscar Ferreira da Costa.
Heitor de Viena.
José Pires.

Alfandega, 31 de outubro de 1907. — O secretario do concurso, *Marcellino Tavares*, 4^o escripturario.

Ministerio da Marinha

Repartição da Carta Maritima

SECÇÃO DE PHAROES

AVISO AOS NAVEGANTES — N. 25

Restabelecimento do pharol do rio Doce na costa do Estado do Espirito Santo

De ordem do Sr. almirante, chefe desta repartição, aviso aos navegantes que, achando-se terminados os trabalhos decorrentes da transferencia do pharol do rio Doce da margem esquerda e foz do rio do mesmo nome, para a margem direita, começará elle hoje a funcionar de sua nova posição, com os caracteristicos que lhe são peculiares, isto é, exhibindo lampejos, alternativamente, brancos e vermelhos, com intervallos de 30 segundos, com o alcance de 18 milhas com tempo claro.

Altura do plano focal acima do solo 34^m, 29 e acima do nivel médio de mar 37^m, 54.

Fica extinta a luz provisoria que servia durante os trabalhos da remoção do pharol.

Posição geographica

Latitude 19° — 37' — 10" S.
Longitude 39° — 49' — 15" W. de Greenwich.

Secção de Pharões, Rio de Janeiro, 1 de novembro de 1907. — *Eduardo Augusto Verissimo de Mattos*, capitão de fragata, chefe da secção.

Ministerio da Marinha

DEPÓSITO NAVAL DO RIO DE JANEIRO

Costuras

De ordem do Sr. capitão de mar e guerra, director deste deposito, faço publico, para conhecimento dos interessados, que no dia 4 de novembro proximo serão distribuidas costuras do seguinte modo: da primeira categoria, a todas que, chamadas, não compareceram, da segunda categoria de ns. 101 a 150 e das terceira e quarta categorias de ns. 51 a 100.

Segunda secção do Deposito Naval, 31 de outubro de 1907. — Pelo encarregado, *Conrado Jorge Gonçalves*.

ESTADOS UNIDOS DO BRAZIL

Repartição da Carta Maritima

AVISO AOS NAVEGANTES — N. 51

Estado do Maranhão

De ordem do Sr. almirante chefe desta repartição, aviso aos navegantes que a boia N.N.W. do banco Minerva no Estado do Maranhão, desapareceu, devendo brevemente ser substituída, do que se dará novo aviso.

Secção de Hydrographia, 21 de outubro de 1907. — *João de Andrade Leite*, chefe da secção.

Capitania do Porto

De ordem do Sr. capitão de mar e guerra, capitão do porto, e sub-inspector de portos e costas, previno aos Srs. proprietarios e encarregados das embarcações que descarregam areia no cães Delvecchio, junto ao mercado, que continua a prohibição de accumulção de grande quantidade de areia sobre o cães e que deverão somente desembarcar a sufficiente para ser transportada para o seu destino, para não conservar deposito por mais de tres dias, de accordo com o art. 126 do regulamento das capitancias, e collocar um pequeno anteparo sobre o capeamento do cães, afastado tres palmos do alinhamento do caes, afim de evitar que as chuvas levem as areias para o mar, como tem acontecido até agora.

Os contraventores serão multados de accordo com a lei em vigor.

Secretaria da Capitania do Porto, Rio de Janeiro, 31 de outubro de 1907. — *José A. Airoza*, secretario.

Conselho de Compras da Marinha

CONCURRENCIA

Grupo 3, mantimentos—Grupo 4, dietas

De ordem do Sr. capitão de mar e guerra director do deposito naval, faço publico que, até o dia 3 de novembro proximo vindouro, fica aberta, no Deposito Naval, a inscripção para a concorrência ao fornecimento, durante o anno de 1908, dos artigos que constituem os grupos supra-mencionados.

São deveres dos proponentes os estabelecidos nos artigos 20, 21 e 22 do regulamento annexo ao decreto n. 6.663, de 3 de outubro de 1907, devendo mais observar as disposições dos artigos 23, 24, 25, 26, 27, 28 e 29 do mencionado regulamento, que foi publicado no *Diario Official* n. 237, de 8 do corrente.

De accordo com o aviso de 9 de outubro de 1900, nenhum licitante será admittido nesta concorrência, sem que prove haver depositado, na Directoria Geral de Contabilidade da Marinha, a quantia de 5:000\$, a qual ser-lhe-ha restituída immediatamente depois da assignatura do contracto.

Rio de Janeiro, 26 de outubro de 1907. — O secretario do conselho de compras da marinha, *José Luiz Monteiro de Souza*.

Intendencia Geral da Guerra

CONCURRENCIA

A commissão de compras desta repartição recebe propostas nos dias abaixo designados, até as 12 horas da manhã, para o fornecimento, durante o 1º semestre do anno proximo futuro, dos artigos dos seguintes grupos

Expediente, couros e carvão, no dia 11 de novembro;
Madeiras e materiaes, no dia 18;
Tintas, drogas, brochas e vernizes, no dia 21;
Metaes e ferragens, no dia 25;
Limas, parafusos e pontas de Pariz, no dia 29.

As pessoas que pretenderem contractar esses fornecimentos deverão procurar nesta secção os impressos, e bem assim apresentar suas habilitações de accordo com o regulamento desta intendencia, para a primeira concorrência até o dia 8, para a segunda até 14, para a terceira até o dia 19, para a quarta concorrência até 22 e para a quinta e ultima até o dia 27, tudo do mez de novembro do corrente anno.

Em cumprimento ao aviso do Ministerio da Guerra n. 39, de 20 de janeiro de 1902, os pretendentes a esse fornecimento deverão apresentar documentos das cotações de 1:50 %, feitas na Direcção Geral de Contabilidade da Guerra, sendo a de 1:000% como garantia da execução do contracto em geral e a de 500% para garantia das respectivas assignaturas, levantando esta desde que o assignem ou incorrendo na pena de perda quando se neguem a fazel-o.

Previne-se que as propostas devem ser em duplicata, selladas as primeiras vias e escriptas com tinta preta, sem rasura, e assignadas pelos proprios proponentes que deverão comparecer ou se fazer representar legalmente na occasião da respectiva sessão.

Outrosim avisa-se que os representantes dos Srs. negociantes deverão exhibir suas procurações quer no acto da sessão, quer na occasião de assignarem o competente contracto.

Primeira secção da Intendencia Geral da Guerra, 31 de outubro de 1907. — O chefe, tenente-coronel Manoel Ferreira Neves Junior.

Laboratorio Chimico Pharmaceutico Militar

A commissão de compras deste laboratorio receberá até o dia 7 do corrente, para habilitação prévia, os requerimentos dos pretendentes á concorrência publica, que tem de effectuar-se para o fornecimento de drogas e mais productos pharmaceuticos necessarios ao mesmo laboratorio, no primeiro semestre de 1908.

Os requerimentos devem ser instruidos com os documentos que provem:

Haver pago, como negociante estabelecido, os impostos de casa commercial relativos ao semestre corrente, e ser negociante matriculado. Em lugar desta prova, as firmas sociaes apresentarão seus contractos ou as respectivas certidões extrahidas dos livros de registro da junta commercial.

Será fornecida guia para o deposito de 500\$ na Direcção Geral de Contabilidade da Guerra.

Commissão de compras do Laboratorio Chimico Pharmaceutico Militar, 1 de novembro de 1907. — Eneas Penaforte de Araújo, escripturario e secretario da commissão.

PARTE COMMERCIAL

Junta dos Corretores

COTAÇÕES DO DIA 30 DE OUTUBRO DE 1907

Assucar branco crystal, de Campos.....	\$475	por	kilo
Dito idem idem, de Pernambuco.....	\$475	»	»
Dito idem, 3ª sorte, idem.....	\$435	»	»
Dito mascavinho, idem.....	\$300 a \$400	»	»
Dito mascavo, idem.....	\$255	»	»
Dito idem, de Sergipe.....	\$255	»	»
Algodão em rama, 1ª sorte de Assu.....	11\$300	por	10 kilos
Dito idem, idem, da Parahyba.....	11\$000	»	»
Café.....	6\$00 a 8\$400	por	arroba

Fretes e engajamentos realizados na semana de 28 a 31 de outubro de 1907

DESTINO	FRETES	VAPORES	QUANTIDADE
Marselha.....	40 frs. e 10 % por 1.000 kilos.....	Aquitaine.....	1.650 saccas de café.
»	O mesmo.....	Orleanais.....	3.500 ditas idem.
Genova, opção..	O mesmo.....	Argentina.....	250 ditas idem.
Antuerpia.....	17 s/ e 5 % por 1.000 kilos.....	Coltens.....	3.900 ditas idem.
»	O mesmo.....	Erlangen.....	1.000 ditas idem.
»	O mesmo.....	Aachen.....	5.000 ditas de favello.
Havre.....	30 frs. e 10 % por 930 kilos.....	Amiral Hamelin.....	8.500 ditas de café.
Capetown.....	37 /6 e 2 1/2 % por 1.000 kilos.....	Aragon.....	650 ditas idem.
East London.....	50 e 2 1/2 % por 1.000 kilos.....	»	100 ditas idem.
Durban.....	42 /6 e 2 1/2 % por 1.000 kilos.....	»	400 ditas idem.

Rio de Janeiro, 31 de outubro de 1907. — O presidente, João Severino da Silva. — O secretario, Sebastião S. da Rocha.

Camara Syndical dos Corretores de Fundos Publicos da Capital Federal

CURSO OFFICIAL DE CAMBIO E MOEDA METALLICA

	90 d/v	A' vista
Sobre Londres.....	15 3/16	15 3/64
» Pariz.....	\$629	\$638
» Hamburgo.....	\$775	\$787
» Italia.....	—	\$641
» Portugal.....	—	\$342
» Nova York.....	—	3,307
Libra esterlina, em moeda.....		16\$066
Ouro nacional, em vales, por 1\$000		1\$793

CURSO OFFICIAL DOS FUNDOS PUBLICOS E PARTICULARES

Apolices geraes de 5%, miudas:	1:018\$000
Ditas idem idem, de 1:000\$.....	1:023\$000
Ditas do Emprestimo Municipal de 1903, port.....	177\$500
Ditas idem idem, nom.....	180\$000
Ditas do Estado de Minas Geraes, de 1:000\$, nom.....	839\$000
Ditas do Estado do Rio de Janeiro de 100\$, 4 %/, port.....	65\$000
Banco do Brazil.....	116\$750
Comp. Terras e Colonização.....	5\$250
Dita Vição Ferreira Sapucahy....	29\$700
Dita Seguros Mercurio.....	35\$000

Dita Seguros Indemnizadora.	33\$000
Dita Ferro Carril do Jardim Botânico.....	221\$000
Dita Tecidos Alliança.....	303\$000
Dita Docas de Santos.....	320\$000
Debs. da Sociedade Jornal do Brasil.....	203\$000
Ditas da Comp. Tecidos Brazil Industrial.....	201\$000
Ditas da Comp. Cantareira e Vição Fluminense.....	205\$000
Ditas da Comp. Ferro Carril do Jardim Botânico, 1ª série.....	216\$000
Ditas da Veneravel Ordem 3ª da Penitencia.....	225\$000
Consolidados da Candelaria, 2ª serie, ex/juros.....	225\$000

Secretaria da Camara Syndical do Rio de Janeiro, 31 de outubro de 1907. — José Claudio da Silva, syndico.

ANNUNCIOS

Imprensa Nacional

Na thesauraria deste estabelecimento encontram-se á venda as tabellas de preço, ultimamente approvadas pela Repartição de Policia, para os carros e automoveis de praça, custando \$200 o exemplar cartonado.

Rio de Janeiro — Imprensa Nacional — 1907