

MINISTERIO DA MARINHA E COLONIAS

Direcção Geral da Marinha

2.ª Repartição

Considerando que a experiencia de muitos annos tem salientado numerosas deficiencias nos regulamentos em vigor nos portos artificiaes de Ponta Delgada e Horta, altamente prejudiciaes por motivos obvios aos interesses do Estado e ao regular andamento dos serviços e diversas anomalias resultantes de se regerem por regulamentos diversos, portos do mesmo archipelago;

Considerando que são perfeitamente justificadas as reclamações feitas desde muito, tanto pelo pessoal das capitánias como pela corporação dos pilotos, no tocante á exiguidade dos seus vencimentos, e tambem as do commercio e navegação, em geral, pela escassez do material necessario para os serviços de que nesses portos esta carece para a sua segurança;

Considerando que as tabellas para as taxas dos portos devem ser organizadas por uma forma progressiva, procurando-se beneficiar as embarcações de pequena tonelagem, que são na sua maioria portuguezas, e onerando-se, pelo contrario, as embarcações de tonelagem superior a 2:000, visto carecerem estas de muito mais trabalho e responsabilidade por parte do pessoal do porto, mas sem excederem as que são cobradas em quasi todos os outros portos estrangeiros;

Considerando, pelo que respeita ás taxas de pilotagem, que aos mesmos principios ellas devem obedecer, tendo-se em vista a simplificação no seu modo de applicar, e que as taxas de estadia, o aluguel do material do porto e o pagamento de varios serviços a elle inherentes devem ser calculados por forma a attrahir aos portos do archipelago tanto os grandes paquetes como os barcos da pesca da baleia e do bacalhau, mantendo-se tão somente o integral pagamento de todas as taxas para as embarcações entradas, unicamente por motivo de avarias, que ali não reparam;

Considerando ainda que o grande desenvolvimento marítimo alcançado por estes dois portos nos ultimos dois annos, sobejamente justifica a criação de um fundo de reserva para a conservação do material de pilotagem, de balizagem do porto e de amarrações fixas, convindo portanto captivar uma percentagem do rendimento das boias balizas, a fim de constituir aquelle fundo:

O Governo Provisorio da Republica Portuguesa faz saber que, em nome da Republica, manda pôr em execução o regulamento que faz parte d'este decreto com força de lei e que vae assinado pelo Ministro da Marinha e Colonias.

E determina portanto que todas as autoridades, a quem o conhecimento e a execução do presente decreto com força de lei pertencer, o cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da Republica, em 16 de fevereiro de 1911. — *Joaquim Theophilo Braga* — *Antonio José de Almeida* — *Afonso Costa* — *José Relvas* — *Antonio Xavier Correia Barreto* — *Amaro de Azevedo Gomes* — *Bernardino Machado* — *Manuel de Brito Camacho*.

Regulamento para os portos artificiaes de Ponta Delgada e Horta

CAPITULO I

Disposições geraes

Artigo 1.º Os portos de Ponta Delgada e Horta comprehendem: o porto artificial, o ancoradouro exterior do commercio e o ancoradouro de franquia.

1.º O porto artificial abrange:

Em Ponta Delgada todo o espaço abrigado pelo molhe e limitado a leste por uma linha que partindo da cabeça do molhe, siga a direcção NS. v. até encontrar a terra.

Na Horta todo o espaço abrigado pelo molhe, e limitado por uma linha que partindo da cabeça do molhe, segue a direcção NW. v. até encontrar a terra.

2.º O ancoradouro exterior:

Em Ponta Delgada é limitado a E. pelo enfiamto do moinho de E. da Fajã de cima pelo forno da cal na Ponta Panxinha, e ao S. pelo enfiamto da torre do farol do porto artificial, na sua actual posição, pela chaminé da fabrica do alcool em Santa Clara, enfiamto que corresponde proxivamente ao prolongamento do primeiro braço do molhe.

Na Horta é limitado a E. pela linha que une a ponta da Espalamaca á ponta da Garça do monte da Guia; ao S. pela linha EW. v. que passa pelo observatorio do Monte das Moças e ao N. pela linha que une o angulo N. da Igreja do Carmo ao angulo S. da casa da Boa Vista.

3.º O ancoradouro de franquia:

Em Ponta Delgada é contado para o mar do limite sul do ancoradouro de commercio, á distancia d'este limite não superior a 600 metros; e limitado a E. pela mesma linha que limita por este lado o ancoradouro do commercio e a oeste pela linha tirada pelo meio da torre da matriz a meio da casa do Pico de Salomão.

Na Horta fica situado ao mar da linha que une a ponta da Espalamaca á ponta da Garça do monte da Guia.

§ 1.º No ancoradouro de franquia em Ponta Delgada só podem fundear os navios de guerra, os mercantes que queiram ficar em franquia e os que, por motivo especial, a autoridade maritima entenda que não devem fundear no ancoradouro do commercio, nem entrar no porto artificial.

§ 2.º A entrada do porto artificial da Horta é actualmente determinada pela linha que une o extremo do molhe ao centro da alfandega velha.

§ 3.º É expressamente prohibido fundear ao norte da linha designada como limite N. do ancoradouro exterior do commercio do porto da Horta, antes de passado o enfiamto da ponta da Espalamaca com o observatorio do Monte das Moças, devendo ter-se sempre em attenção a boia que se acha fundeada ao N. da bahia e que marca o limite sul dos cabos submarinos naquelle ponto.

Art. 2.º Todos os navios, quando entrarem ou sairem dos ancoradouros ou do porto artificial, são obrigados a conservar içada a bandeira da sua nacionalidade.

Art. 3.º Todas as embarcações, com excepção das mencionadas no artigo seguinte, que pretenderem fundear nos ancoradouros ou entrar nos portos artificiaes, são obrigadas a receber piloto.

Art. 4.º São exceptuadas da obrigação de tomar piloto:

1.º As embarcações que procurarem o porto acoissadas por temporal, em perigo imminente ou em outras circunstancias de força maior;

2.º Os navios que fundearem no ancoradouro de franquia;

3.º Os navios de guerra nacionaes e estrangeiros quando se não destinarem ao porto artificial;

4.º As embarcações de cabotagem.

§ unico. Entende-se por embarcações de cabotagem, para os effeitos d'este regulamento, as que somente navegam entre as ilhas dos Açores.

Art. 5.º Os navios que ao demandarem o porto, desejem serviço de piloto para fundear em qualquer dos ancoradouros ou entrar no porto artificial deverão içar qualquer dos sinais indicados no Codigo Internacional de Sinaes para pedir piloto.

Art. 6.º Os navios surtos nos ancoradouros do porto estão sujeitos ás disposições da legislação geral dos portos do continente que não sejam contrarias a este regulamento.

Art. 7.º A entrada no porto artificial é franca para todos os navios que se sujeitem ás disposições d'este regulamento, quando se não dê algum dos seguintes impedimentos:

1.º Prevenção pelo sinal F W ou S U Y, firmado com um tiro de peça e designativo de prohibição geral de entrada;

2.º Intimação por escrito da autoridade maritima, de lhes não ser permittida a entrada, na qual se lhes indicará as razões da prohibição;

3.º Incendio a bordo, salvo o caso a que se refere o artigo 99.º d'este regulamento;

4.º Artilharia carregada a bordo;

5.º Polvora ou outra substancia explosiva a bordo de navio de commercio.

Art. 8.º Teem preferencia para ser admittidos no porto artificial:

1.º Os navios com grossas avarias que exigirem pronto socorro;

2.º Os paquetes e navios com mala;

3.º Os navios do Estado ou ao seu serviço;

4.º Os navios que transportem material para o porto artificial, obras publicas, etc.;

5.º Os navios a vapor que precisem tomar carvão para proseguimento da sua viagem;

6.º Os navios de guerra estrangeiros.

Art. 9.º São obrigados a entrar no porto artificial:

1.º Os paquetes subsidiados pelo Estado ou com contrato para serviço de navegação nas ilhas;

2.º Os navios de vela, ou navios de vapor cuja machina não possa funcionar regularmente, que tenham arribado com grossas avarias;

3.º Os navios de vela que, durante a estação invernos (de outubro a março) tenham que demorar-se no porto por espaço de tempo superior a vinte e quatro horas.

§ unico. A obrigação constante dos diversos numeros d'este artigo cessa desde que a autoridade maritima, por motivo justificado, ou especialmente a dispense.

Art. 10.º Os navios que se empreguem em serviço de passageiros podem fundear no ancoradouro exterior do commercio, sendo porem obrigados a entrar no porto artificial quando, pelo estado do mar, a autoridade maritima entender que se torna perigoso o embarque ou desembarque de passageiros n'aquelle ancoradouro.

Art. 11.º Os sinais de comunicação entre a estação dos pilotos e os navios serão feitos pelo Codigo Internacional de Sinaes.

§ unico. Os sinais içados no mastro da estação dos pilotos para indicar o movimento maritimo serão feitos por um systema especial conforme a tabella A annexa a este regulamento.

CAPITULO II

Pessoal

Art. 12.º O pessoal das capitánias será constituído da seguinte forma:

Ponta Delgada:

- 1 capitão do porto;
- 2 delegados marítimos;
- 1 patrão mor;
- 1 escriptorario;
- 3 serventes;
- 4 cabos de mar.

Horta:

- 1 capitão do porto;
- 4 delegados marítimos;
- 1 patrão-mor;
- 1 escriptorario;
- 5 serventes;
- 8 cabos de mar.

Artigo 13.º O pessoal da corporação dos pilotos compor-se-ha:

Ponta Delgada:

- 1 Piloto-mor;
- 4 Pilotos;
- 3 Patrões;
- 16 Remadores;
- 1 Machinista;
- 1 Fogueiro.

Horta:

- 1 Piloto-mor;
- 4 Pilotos;
- 2 Patrões;
- 10 remadores.

§ 1.º Quando por circunstancias extraordinarias de serviço se torne insufficiente o numero de remadores fixado, ou quando qualquer d'elles esteja impossibilitado temporariamente de prestar serviço, o capitão do porto poderá contratar os remadores que forem necessarios, aos quaes será abonado o mesmo vencimento que teem os do quadro.

§ 2.º Um dos pilotos do porto da Horta servirá de practico a bordo dos navios de guerra portuguezes em serviço nas ilhas, deixando nesta situação de ter direito ás percentagens consignadas no artigo 16.º

Art. 14.º Ao pessoal da corporação dos pilotos são garantidos os seguintes subsidios;

Machinista — 50\$000 réis.

Fogueiro — 21\$000 réis.

Remador, servindo de chegador, gratificação — 3\$000 réis.

Pilotos-mores — 35\$000 réis.

Pilotos — 30\$000 réis.

Patrões — 15\$000 réis.

Remadores — 12\$000 réis.

§ unico. O piloto-mor do porto de Ponta Delgada terá a gratificação mensal de 5\$000 réis por fiscalizar o serviço e conservação do vapor *Furnas*.

Art. 15.º Os pilotos-mores, os pilotos e o escriptorario terão alem d'estes subsidios 10 por cento sobre o rendimento de pilotagem, que incidirá sobre a tonelagem liquida e que será dividida pela forma seguinte:

Um e meio quinhão ao piloto-mor, um quinhão a cada piloto e meio quinhão ao escriptorario.

E os remadores e patrões 28 por cento sobre o mesmo rendimento da pilotagem, que será dividido proporcionalmente aos seus subsidios.

Art. 16.º Ao pessoal da capitania do porto e da corporação dos pilotos, competem alem d'estes vencimentos, os emolumentos pessoaes indicados no regulamento geral das capitánias dos portos do continente e ilhas adjacentes.

Art. 17.º Todas as vezes que o pessoal da capitania ou corporação dos pilotos, ou ainda gente estranha, tiver de prestar serviços extraordinarios, o capitão do porto arbitrar-lhe-ha uma gratificação, em harmonia com as difficuldades a vencer, gratificação que será satisfeita pela parte interessada, mediante conta apresentada pela capitania do porto.

§ unico. As contas a que este artigo se refere deverão ser passadas em duplicado, sendo o original entregue á parte e o duplicado archivado na secretaria da capitania, depois de n'elle ter sido passado recibo pelo pessoal que prestou o serviço e recebeu a gratificação.

Art. 18.º Quando o vapor *Furnas* tiver de sair para fora do porto artificial, os seus tripulantes vencerão uma razão de 200 réis por cada dia em que o vapor se conserve fora do porto artificial.

Art. 19.º A nomeação do pessoal das embarcações é feita pela forma seguinte:

1.º Os remadores serão contratados pelo capitão do porto, precedendo concurso entre os individuos de profissão maritima, que provem: não terem mais de quarenta nem menos de dezoito annos de idade; terem bom comportamento, provado por certificado do registo criminal e por attestado da autoridade policial do concelho onde tiverem residido nos ultimos dois annos; não soffrerem de molestia contagiosa e estarem isentos do recrutamento, quando na idade legal para serem recenseados, sendo razão de preferencia o terem sido praças da armada;

2.º Os patrões das embarcações são nomeados pelo capitão do porto, precedendo concurso documental entre os remadores, tendo sempre em consideração a maior capacidade e aptidão para o desempenho do cargo e preferindo-se em igualdade de outras circunstancias, a antiguidade e o saberem ler e escrever;

3.º O fogueiro conductor e o chegador serão nomeados pelo capitão do porto, precedendo concurso.

§ 1.º O jury do concurso, a que se refere este artigo, será composto do capitão do porto, o patrão-mor e o piloto-mor.

Art. 20.º O uniforme do pessoal das embarcações será:
1.º Para os patrões das embarcações, o mesmo determinado para os cabos do mar;

2.º Para os remadores, igual ao das praças do corpo de marinheiros, tendo na fita do bonet ou chapéu o distinctivo: «Capitania do porto».

3.º Os remadores, quando em serviço da embarcação de pilotagem, poderão fazer uso de camisolas e calças de ganga azul e de fatos impermeáveis em occasião de mau tempo e chuva.

Art. 21.º Quando o patrão mor for da classe civil, o seu uniforme será de pano azul com botões de ancora dourada, tendo no bonet uma ancora prateada.

Art. 22.º Todos os empregados da capitania e da corporação dos pilotos, teem direito a serem tratados no Hospital da Misericórdia de Ponta Delgada e no Hospital da Santa Casa da Misericórdia da Horta, perdendo, os que não forem de classe militar, emquanto ali estiverem, dois terços do seu vencimento para a Fazenda, e pagando o Estado a conta do seu tratamento apresentada pelo mesmo hospital.

Art. 23.º Quando qualquer dos empregados adoecer e não quiser recolher ao hospital, dará parte ao capitão do porto, apresentando attestado do facultativo, quando a doença se prolongue alem de tres dias.

§ 1.º Quando a doença se prolongue alem de oito dias, o capitão do porto fará inspecionar o doente por uma junta de saúde militar ou civil, para que esta possa arbitrar-lhe a licença precisa para se tratar.

§ 2.º O capitão do porto sempre que o entenda conveniente, solicitará, pelas vias competentes, que a autoridade sanitaria local, visite o empregado que se achar com parte de doente na casa da sua residencia.

Art. 24.º As licenças por motivo de doença não dão logar á perda dos subsidios.

§ unico. O piloto-mor, os pilotos e o escriptorio do quadro quando em gozo de qualquer licença, ou doentes, não teem direito a percentagem nem a emolumentos.

Art. 25.º O pessoal em serviço á data d'este decreto na capitania e na corporação dos pilotos tem direito a aposentação, na conformidade dos decretos com força de lei de 17 de julho e 14 de outubro de 1886.

CAPITULO III

Deveres do pessoal

Art. 26.º Ao patrão-mor compete:

1.º Cumprir e fazer cumprir as ordens do capitão do porto relativas á policia do porto;

2.º Resolver de pronto qualquer questão de serviço urgente, dando immediatamente parte áquella autoridade;

3.º Ter a seu cargo o livro de registo das amarrações, boias e balizas do porto artificial, que deverão estar devidamente inventariadas, lançando nesse livro quaesquer alterações de que lhe dê conhecimento o piloto-mor, solicitando do capitão do porto os reparos necessarios á conservação d'aquelle material e propondo a substituição d'elle quando o julgar necessario;

4.º Substituir o piloto-mor na estação dos pilotos todas as vezes que elle tenha de fazer serviço no mar e não esteja disponível piloto algum a que possa ser entregue o serviço da mesma estação;

5.º Superintender na policia do porto, segundo as instrucções que lhe forem dadas pelo capitão do porto, e comunicar immediatamente áquella autoridade as occorrencias de que tiver conhecimento, levantando autos das transgressões commetidas;

6.º Regularizar, com o auxilio dos cabos de mar, o serviço de embarque e desembarque de passageiros a bordo dos paquetes;

7.º Fazer parte do jury do concurso para pilotos e pessoal das embarcações, e do conselho de investigação dos pilotos;

8.º Prestar o serviço que lhe está designado no mappa dos emolumentos das capitancias dos portos;

9.º Fazer parte, como vogal, do tribunal marítimo commercial.

§ 1.º Pela estação dos pilotos serão postas á disposição do patrão-mor as embarcações de que elle precisar para o desempenho do seu serviço.

§ 2.º O patrão-mor, quando não tiver graduação official, prestará declaração em termos legais no tribunal judicial, para que os autos de transgressão que levante tenham fé em juizo, até prova plena em contrario, e sirvam de corpo de delicto.

Art. 27.º Aos cabos de mar pertence:

1.º Fazer a policia do porto, sob as immediatas ordens do patrão-mor;

2.º Fiscalizar o serviço de lastro;

3.º Fiscalizar os trabalhos de carga e descarga, principalmente de materias perigosas;

4.º Exercer a vigilancia necessaria a fim de que se cumpram dentro do porto as disposições d'este regulamento, em tudo que respeita á policia do mar, dando parte das transgressões ao patrão-mor para este levantar auto;

5.º Regular, a bordo dos paquetes e navios de passageiros, o embarque e desembarque d'estes, segundo as instrucções que pelo patrão-mor lhes forem dadas, para que aquelle serviço se execute com a ordem devida;

6.º Desempenhar o serviço que lhes está indicado no mappa geral dos emolumentos das capitancias dos portos;

7.º Prestar qualquer serviço que lhes seja incumbido pelo capitão do porto ou pelo patrão-mor.

Art. 28.º O pessoal da policia do porto é obrigado a permanecer na estação dos pilotos durante os temporaes, e terá ali as acomodações necessarias para o seu alojamento.

Art. 29.º Ao piloto-mor pertence especialmente:

1.º Distribuir e dirigir o serviço de pilotagem e fiscalizar a sua immediata execução;

2.º Pilotar os navios de guerra na sua entrada e saída do porto artificial;

3.º Pilotar qualquer navio de entrada ou saída, sempre que os pilotos de numero se achem em serviço de pilotagem;

4.º Inspeccionar todo o material empregado na pilotagem, pelo qual é responsavel, e prover ás suas reparações, solicitando do capitão do porto o que para tal fim for necessario;

5.º Solicitar do capitão do porto autorização para remover ou fazer sair do porto artificial um ou mais navios, quando julgue isso necessario para a segurança d'elles ou de outros que não possam ser removidos.

6.º Remetter diariamente á capitania do porto o relatório do piloto de serviço a que se refere o n.º 20.º do art. 30.º e bem assim narração circunstanciada de qualquer occorrença extraordinaria que não conste d'aquelle documento;

7.º Enviar á capitania os bilhetes de entrada e saída de cada navio, e, juntamente com o de saída, a nota das boias, postes, arganeus, amarrações fixas, ancoras e espias de que o navio se serviu durante a sua estada no porto e indicação dos dias que esteve acostado ao caes;

8.º Comunicar á capitania as occorrencias importantes e bem assim as transgressões d'este regulamento, praticadas pelo pessoal da sua corporação ou por outras pessoas;

9.º Proceder, sob a sua direcção, a qualquer serviço tanto na collocação como no movimento das boias e balizas do porto artificial e suas amarrações, que seja mister effectuar-se, dando parte ao patrão-mor d'essa collocação ou movimento e de qualquer substituição, concerto ou beneficiação que reconheça necessario;

10.º Fazer parte do jury nos concursos para pilotos e pessoal das embarcações de que tratam o regulamento geral do serviço de pilotagem e o artigo 19.º d'este regulamento, e bem assim do conselho de investigação aos pilotos;

11.º Prestar o serviço que lhe está designado no mappa geral dos emolumentos das capitancias dos portos;

12.º Fazer parte, como vogal, do tribunal marítimo commercial, na falta do patrão-mor.

Art. 30.º Aos pilotos compete:

1.º Fazer vigiar os navios que demandem o porto;

2.º Mandar fazer, no mastro da estação, os sinais de navio á vista, pelo systema constante da tabella A anexa a este regulamento, bem como qualquer outro necessario, pelas bandeiras do Codigo internacional;

3.º Providenciar de maneira a ter sempre uma embarcação pronta a prestar serviço;

4.º Fazer arvorar no mastro da estação algum dos sinais F W ou S V Y do Codigo internacional quando, em prévia conferencia dos pilotos presidida, pelo capitão do porto, se haja concordado em que o mau tempo torna a entrada impossivel ou perigosa;

5.º Rondar de noite, quando de serviço, repetidas vezes, até a meia noite, os vigias do posto de pilotos nos termos do artigo 44.º e seus §§.

6.º Dirigir-se para o navio que seja encarregado de pilotar á entrada, á maior distancia que o tempo e a qualidade da embarcação de que dispuser o permittam, e chegando á fala, informar-se do capitão ou mestre se o navio se destina ao ancoradouro exterior ou ao porto artificial, bem como das circunstancias que julgar indispensaveis para poder com segurança pilotar o navio;

7.º Dirigir a manobra dos navios que se destinem ao ancoradouro exterior, de bordo da sua embarcação, não entrando no navio antes de este receber a visita de saúde;

8.º Dirigir de bordo dos navios que se destinem ao porto artificial a manobra da entrada, quando, pelo interrogatorio feito ao capitão, segundo as instrucções recebidas do guarda-mor de saúde, se verifique que o navio poderá ter livre pratica;

9.º Pilotar de bordo da sua embarcação os navios que tenham de entrar no porto artificial e que, pelo interrogatorio indicado no numero antecedente, concluir que deverão ficar impedidos, não entrando nesses navios senão no caso da sua segurança o exigir;

10.º Fazer escripturar pelos capitães ou mestres dos navios os bilhetes de registo de entrada e saídas de que trata o n.º 7 do artigo 29.º, d'este regulamento, entregando-os ao piloto-mor depois de preenchidos.

11.º Fornecer a todos os capitães ou mestres de navios que venham pela primeira vez ao porto, um extracto impresso d'este regulamento, nos termos do artigo 158.º;

12.º Informar-se se o navio mercante conduz materias explosivas ou consideradas como perigosas, e, no caso affirmativo, ancorá-lo fora do porto artificial e fazer a devida comunicação ás autoridades competentes;

13.º Conduzir os navios ao local que haja sido indicado pelas autoridades competentes, quando elles tenham de fazer quarentena, tiverem incendio a bordo, ou conduzirem materias explosivas;

14.º Ordenar as manobras necessarias para fundear convenientemente os navios que ficarem no ancoradouro exterior, e para amarrar, nos logares que tenham sido de-

signados pelo piloto-mor, os navios que pretenderem abrigar-se no porto artificial;

15.º Desamarrar e deitar fora do porto artificial os navios que desejem sair d'elle;

16.º Dirigir na saída, quando seja requisitado este serviço, os navios fundeados no ancoradouro exterior;

17.º Fazer executar as manobras precisas a fim de qualquer navio mudar a amarração, acostar aos caes ou desacostar;

18.º Vigiar, com a mais escrupulosa minuciosidade que todos os navios estejam bem amarrados, principalmente quando haja receio de mau tempo, dando parte ao piloto-mor de todas as faltas n'esse serviço;

19.º Accudir prontamente aos navios que necessitem reforçar as suas amarrações ou de outras providencias d'esta natureza;

20.º Preencher devidamente, com todos os seus dizeres, os impressos modelo B. annexo a este regulamento, relatando o occorrido durante as 24 horas de serviço e entregando-os, depois de datados e assinados, ao piloto-mor;

21.º Comunicar ao patrão-mor as transgressões de que tenham conhecimento, relativamente á policia do porto;

22.º Observar, quando em serviço de pilotagem de navios em quarentena, as prescrições do regulamento geral de sanidade marítima em vigor;

23.º Fazer parte do jury dos exames de candidatos a pilotos;

24.º Prestar o serviço que lhes attribue o mappa geral dos emolumentos do regulamento das capitancias dos portos.

Art. 31.º Em circunstancias normaes de tempo é obrigatoria a prestação do serviço de pilotagem no espaço do canal do Fayal comprehendido entre a linha que une a ponta da Ribeirinha á ponta do Baixio e aquella que passa pela ponta da Garça do monte da Guia e a ponta do Espertal.

Art. 32.º É obligatoria a permanencia de dois pilotos do quadro na respectiva estação desde o nascer do sol até o seu occaso, devendo ahí pernoitar aquelle que estiver de serviço.

§ unico. Nenhum piloto poderá trocar o serviço que lhe tenha sido destinado ou lhe competir sem autorização do piloto-mor.

Art. 33.º É expressamente prohibido aos pilotos pedirem ou aceitarem dos capitães ou mestres, proprietarios ou consignatarios dos navios, qualquer remuneração ou gratificação pelo seu serviço.

Art. 34.º O piloto tem de dirigir as manobras do navio até concluir o serviço que lhe compete, ou seja pilotando de entrada ou saída, demandando o porto, ancorando ou mudando de amarração, devendo considerar-se terminado o serviço quando o navio estiver em posição de navegar sem risco, ou quando se ache convenientemente ancorado ou amarrado.

§ unico. O piloto poderá desembarcar do navio que esteja dirigindo quando se der a circunstancia prevista no artigo seguinte, ou quando receber ordem superior para entregar o serviço a outro piloto.

Art. 35.º Quando o piloto, por circunstancias do tempo ou peculiares ao navio, julgar inconveniente alguma manobra, e o capitão ou mestre insistir por ella, deverá o mesmo piloto declarar immediatamente, em presença da equipagem, que não continua a dirigir a navegação, e deixando toda a responsabilidade ao capitão ou mestre, retirar-se-ha do seu posto, caso não possa logo regressar para terra, findando assim as suas obrigações a bordo e dando prontamente parte ao piloto-mor para este a transmittir ao capitão do porto.

Art. 36.º O piloto de entrada de qualquer navio deverá considerar-se delegado das repartições de saúde, policial e aduaneira, até que se apresentem a bordo as respectivas visitas.

Art. 37.º Aos patrões das embarcações pertence:

1.º Executar e fazer executar, pelos remadores, as ordens do capitão do porto, obedecer ás do patrão-mor no que disser respeito á policia marítima e ás do patrão-mor e pilotos, no que for relativo ao serviço de pilotagem e amarração;

2.º Responder pelo serviço dos remadores ás suas ordens, dando parte ao piloto-mor se elles se ausentarem sem licença, adormecerem estando de vigia, ou se se embriagarem estando de serviço, bem como de qualquer outro facto ou negligencia que encontrarem;

3.º Rondar, por escala e repetidas vezes, desde a meia noite até o romper do sol, os remadores que estiverem de vigia no posto dos pilotos, nos termos do artigo 44.º e seus paragraphos.

Art. 38.º Um dos patrões será mensalmente encarregado do vapor *Furnas*, competindo-lhe vigiar que o pessoal do mesmo vapor, sob as suas ordens, cumpra com os deveres que lhe são impostos neste regulamento e as ordens do piloto em serviço n'aquelle vapor.

Art. 39.º Ao machinista incumbem:

1.º O serviço da machina do vapor e a conservação da mesma, devendo requisitar ao piloto-mor tudo o que para o seu bom funcionamento seja necessario;

2.º Apresentar-se a bordo do vapor com a antecedencia necessaria para que o serviço da machina possa principiar ás horas indicadas;

3.º Determinar o serviço, dando parte ao piloto-mor de qualquer falta que se commetta.

Art. 40.º O machinista é responsavel pelas avarias da machina e caldeira do vapor, quando se prove que taes avarias foram resultantes de falta de cuidado na conservação e funcionamento tanto da machina como da caldeira.

Art. 41.º Na alimentação da caldeira do vapor não deverá o fogueiro fazer uso de agua salgada salvo em caso de força maior.

Art. 42.º Ao chegador compete auxiliar o fogueiro no serviço da machina do vapor.

Art. 43.º Aos remadores cumpre:

1.º Executar durante o dia o serviço que lhes seja superiormente distribuido;

2.º Fazer, por escala, o serviço de vigias da noite.

Art. 44.º O serviço de pilotagem far-se-ha sem interrupção de dia e de noite, sempre que o tempo o permitir, e será desempenhado de dia pelo pessoal da corporação, para isso detalhado pelo piloto-mor, e de noite por um piloto, um patrão e seis remadores.

§ 1.º Os remadores de serviço durante a noite farão por escala duas horas de vigia, e serão repetidas vezes rondados até a meia noite pelo piloto de serviço, e da meia noite em diante pelo patrão ás suas ordens, ficando tanto um como outro, responsaveis por qualquer falta ou negligencia commettida no serviço, quer ella seja verificada pela autoridade maritima ou seus delegados, quer seja comprovada por justas reclamações dos interessados;

§ 2.º Os remadores de vigia durante a noite terão em attenção todas as occurrencias que se derem no porto, o movimento maritimo, e ainda o regular funcionamento dos faroes á vista, competindo-lhes dar parte ao piloto ou ao patrão de serviço, de qualquer facto anormal que a taes respeito observar;

§ 3.º O pessoal do serviço da noite será rendido ao nascer do sol e apresentar-se-ha novamente ao serviço ás dez horas da manhã.

Art. 45.º O vapor *Furnas* nos meses que a autoridade maritima julgar conveniente estará acceso durante o dia e ficará com o fogo rechegado durante a noite devendo permanecer a bordo, alternadamente, o fogueiro e o machinista.

Art. 46.º Todo o pessoal da corporação dos pilotos é obrigado a permanecer na estação durante os temporaes.

Art. 47.º Os pilotos, patrões e remadores não devem afastar-se, sem licença do piloto-mor, para logar de onde não possam ser prontamente chamados.

Art. 48.º Os pilotos, patrões e remadores deverão residir, quanto possível, nas proximidades da estação dos pilotos.

CAPITULO IV

Penalidades applicaveis ao pessoal da capitania e corporação dos pilotos

Art. 49.º O pessoal das capitancias está sujeito ás penas disciplinares, que o regulamento dos serviços dos portos e o regulamento do serviço de pilotagem determinam.

Art. 50.º Aos patrões das embarcações, machinista, fogueiro, chegador e remadores, serão applicadas as penalidades de vigias por castigo, perda de um a tres dias de vencimento ou demissão, quando incorram em qualquer das seguintes faltas disciplinares:

1.ª Desobediencia simples;

2.ª Negligencia no desempenho do serviço para que for nomeado;

3.ª Falta á vigia, ou falta de vigilancia durante ella;

4.ª Embriaguez sem desordem;

5.ª Desordem sem via de facto;

6.ª Deterioração de objectos pertencentes á Fazenda;

7.ª Falta de consideração para com os superiores.

Art. 51.º Aos individuos constantes do artigo antecedente, quando deixem de cumprir com o disposto nos artigos 27.º, 28.º e 37.º a 43.º d'este regulamento, serão applicadas pelo capitão do porto, segundo os seus vencimentos, multas de 5\$000 a 20\$000 réis, e a suspensão ou demissão, conforme a gravidade da falta commettida.

CAPITULO V

Material da captania e da corporação dos pilotos

Art. 52.º O material pertencente ao Estado, a cargo da autoridade maritima, para o serviço da pilotagem e amarrações do porto, compor-se ha do seguinte:

Ponta Delgada:

1.º Um vapor.

2.º Quatro embarcações de remos, sendo duas baleeiras para o alto mar e um salva-vidas, e respectiva palamenta.

3.º Um escaler de dez remos e respectiva palamenta para o serviço da autoridade maritima.

4.º As boias e respectivas amarrações necessarias para balizar o porto e auxiliar as manobras dos navios, havendo-as de sobresalente que forem precisas.

5.º As amarrações fixas e as amarras e espias necessarias, quando não haja contrato com particular para o fornecimento d'ellas.

6.º As bandeiras de sinaes e respectivo Codigo Internacional, em numero sufficiente para o serviço da estação de pilotos.

Horta:

1.º Duas embarcações de cinco remos e respectiva palamenta.

2.º Uma embarcação de cinco remos e respectiva palamenta para o serviço da autoridade maritima.

3.º Cinco boias e respectivas amarrações necessarias para balizar o porto e auxiliar a manobra dos navios, e as sobresalentes que forem necessarias.

4.º As amarrações fixas, e as amarras, ancoras e espias necessarias, quando não haja contrato com particular para o fornecimento d'ellas.

5.º As bandeiras de sinaes e respectivo Codigo Inter-

nacional, em numero sufficiente para o serviço da estação de pilotos.

§ unico. Alem do material descrito neste artigo, todo o mobiliario ao serviço das secretarias da capitania, e da estação dos pilotos, ao alojamento dos pilotos, patrões e remadores, assim como do pessoal que seja obrigado a pernoitar na estação dos pilotos por occasião de mau tempo.

Art. 53.º O capitão do porto requisitará á Direcção Geral de Marinha o material indispensavel para satisfazer ás indicações do artigo antecedente.

Art. 54.º O pessoal da corporação dos pilotos é responsavel pelas avarias causadas pela sua negligencia, no material pertencente ao Estado.

Art. 55.º A reparação e conservação, assim do material como dos edificios publicos occupados pela capitania, serviço da policia maritima e da pilotagem serão pagos pelo capitão do porto, o qual requisitará, dentro da verba que for autorizada, os respectivos fundos á medida que se forem tornando necessarios, e justificando opportunamente a sua applicação.

CAPITULO VI

Administração

Art. 56.º Nos portos de Ponta Delgada e Horta constituem receita do Estado, fiscalizada pela capitania do porto:

1.º O imposto de pharolagem;

2.º As taxas de pilotagem;

3.º O imposto da estadia;

4.º As taxas de acostagem aos caes;

5.º As taxas das boias;

6.º As taxas dos arganeus e postes de amarração;

7.º As taxas de amarrações, amarras e espias, quando estas sejam pertencentes ao Estado;

8.º O imposto de lastro;

9.º O producto da venda de material inutil;

10.º Os emolumentos da repartição, estabelecidos pelo regulamento geral das capitancias;

11.º As multas impostas pelas transgressões d'este regulamento;

§ 1.º Para satisfação das despesas consideradas urgentes, e que digam respeito ao material de serviço de pilotagem e ás boias balizas do porto artificial, haverá na Succursal da Caixa Geral de Depositos um fundo de reserva á disposição da autoridade maritima, que opportunamente deverá justificar, com documentos, a applicação das verbas despendidas.

§ 2.º O fundo de reserva de que trata o paragrapho anterior é constituído por 25 % das quantias cobradas dos navios pela utilização das boias balizas do porto artificial, em conformidade com o artigo 144.º d'este regulamento.

Art. 57.º Os capitães e consignatarios dos navios, ou seus representantes, receberão na capitania do porto a conta dos diversos impostos e taxas a pagar por cada navio, e juntamente as competentes guias para pagamento, na Recebedoria da comarca, das importancias a que se referem os n.ºs 1.º a 7.º do artigo antecedente, devendo depois de effectuado o pagamento, apresentar novamente as guias na capitania para o necessario registo.

Art. 58.º As importancias a que se referem os n.ºs 8.º a 11.º do artigo 56.º são destinadas ao fundo de defesa naval conforme o decreto de 13 de janeiro do corrente anno, e serão cobradas conforme se determinar e enviadas á commissão executiva.

Art. 59.º Na venda do material inutil só se fará a sua entrega depois do interessado apresentar o recibo do respectivo pagamento.

Art. 60.º As percentagens de pilotagem de que trata o artigo 15.º serão lançadas em conta separada e pagas ao escrivão da corporação que d'ellas passará recibo na mesma conta, ficando responsavel pelas quantias recebidas até que entrem no cofre dos pilotos.

Art. 61.º Quando as amarrações fixas, o aluguer das amarras e espias e o serviço do pessoal e lanchas para aproveitamento das mesmas amarrações, sejam exploradas por particulares, mediante contracto com o Estado, todas as contas d'esses serviços serão apresentadas na capitania para serem visadas pelo capitão do porto, se as achar conformes, sem o que a entidade a quem o serviço é prestado não é obrigada a pagá las.

Art. 62.º Não será concedida licença a nenhum navio para sair do porto sem que esteja effectuado o pagamento de todos os impostos e taxas que lhe competirem, salvo quando os seus proprietarios ou consignatarios tenham fiança annual, que será prestada na capitania e no mês de janeiro de cada anno, devendo em tal caso effectuar os pagamentos logo que lhes sejam apresentadas pela capitania as contas respectivas.

§ unico. Se o navio pretender sair do porto quando esteja fechada a recebedoria da comarca e o seu proprietario ou consignatario não tenha prestado fiança annual, só poderá ser-lhe concedida licença para sair quando por elles seja assinado, perante o piloto-mor, termo de fiança especial pelo pagamento devido.

Art. 63.º Quando a parte interessada se não conforme com a decisão da capitania do porto, relativa a qualquer pagamento, poderá recorrer para o Governo, mas só depois de haver caucionado, por meio de deposito, as quantias sobre que versar a contestação.

Art. 64.º As guias passadas pela capitania em harmonia com o artigo 57.º, serão mensalmente remetidas á 2.ª Repartição da Direcção Geral de Marinha, ficando os respectivos talões archivados na capitania do porto.

Art. 65.º Para a arrecadação dos emolumentos de pilo-

tagem, de que trata o artigo 15.º, haverá na capitania do porto um cofre com tres diferentes chaves, das quaes serão clavicularios o piloto-mor, o piloto de numero mais antigo e o escurituario como escrivão da corporação.

Art. 66.º A divisão dos emolumentos de pilotagem será feita mensalmente, sendo organizadas uma conta corrente da cobrança e arrecadação dos mesmos emolumentos e a folha da sua distribuição pelo pessoal; estes documentos, assinados pelos tres clavicularios do cofre da pilotagem, serão apresentados ao capitão do porto que, verificando-os e achando-os conformes, os visará, podendo só então ser pagos aos interessados os quinhões respectivos.

§ 1.º Uma copia da conta corrente a que se refere este artigo será affixada na estação de pilotos.

§ 2.º Quando o piloto-mor, algum dos pilotos ou o escurituario não tenham direito a receber os emolumentos de pilotagem, em todo ou parte do mês, será a parte que cada um deixar de receber dividida pelos restantes na proporção indicada no artigo 15.º

Art. 67.º As contas a que se refere o artigo 57.º d'este regulamento serão escrituradas em impressos conformes ao modelo D, anexo a este regulamento.

Art. 68.º Para a escrituração do serviço relativo ao porto haverá os seguintes livros, rubricados pelo capitão do porto:

1.º Um livro destinado á matricula de todo o pessoal ao serviço da capitania do porto, delegações maritimas dependentes e faroes do districto maritimo, e bem assim dos faroleiros supranumerarios, do qual constem as diversas alterações relativas a esse pessoal, bem como premios, louvores, culpas e castigos que lhe tenham sido applicados.

2.º Um livro destinado ao registo do movimento do porto (entradas e saidas) escriturado conforme o modelo E, anexo a este regulamento.

3.º Um livro destinado á escrituração do serviço de acostagem aos caes e da demora que os navios ali tiverem; e bem assim das boias, postes de amarração, arganeus, amarrações fixas, amarras e espias de que se servirem os navios que entrarem no porto artificial;

4.º Um livro destinado á escrituração do serviço do lastro;

5.º Um livro para registrar as transgressões d'este regulamento e multas correspondentes;

6.º Um copiadador das guias expedidas pela capitania do porto;

7.º Um livro para escrituração do producto da venda do material inutil;

8.º Um livro para servir de inventario geral de todo o material pertencente á Fazenda, a cargo do capitão do porto e dos seus subordinados;

9.º Um livro das ordens expedidas pelo capitão do porto, incluindo louvores e castigos a todo o pessoal;

10.º Um livro de registo dos emolumentos cobrados sobre as taxas de pilotagem;

§ unico. Alem d'estes livros haverá mais os que forem determinados para a contabilidade do material.

Art. 69.º A corporação dos pilotos do porto terá os seguintes livros, escriturados pelo piloto-mor, e rubricados pelo capitão do porto:

1.º Um livro destinado á matricula de todo o pessoal do serviço de pilotagem, do qual constem as diversas alterações relativas a esse pessoal, bem como premios, louvores, culpas e castigos que lhe tenham sido applicados;

2.º Um livro destinado á escrituração do serviço de pilotagem, designando-se o nome do piloto que o fez, e o pessoal empregado, occurrencias extraordinarias, alterações relativas ao pessoal da corporação e ainda quaesquer outros factos que a elle ou ao seu serviço digam respeito;

3.º Um livro destinado ao registo das ordens do capitão do porto, ou da autoridade que suas vezes fizer;

4.º Um livro destinado aos termos de consultas;

5.º Um livro destinado ao inventario do material de pilotagem e suas alterações;

6.º Um livro destinado aos termos de fiança especial a que se refere o § unico do artigo 62.º

Art. 70.º Na estação de policia do porto haverá os seguintes livros, rubricados pelo capitão do porto e escriturados pelo patrão-mor:

1.º Um livro destinado ao inventario do material a cargo do patrão-mor e suas alterações;

2.º Um livro destinado ao registo das occurrencias policiaes;

3.º Um livro destinado ao registo do numero marcado nas boias de arinque, de cada uma das correntes das amarrações permanentes, quer estas pertençam ao Estado quer a particulares.

CAPITULO VII

Amarrações

Art. 71.º Os navios que entrarem no porto artificial são obrigados a amarrar de popa e proa, segundo o uso do porto, por meio de amarrações permanentes, pertencentes ao Estado ou a particulares, que para esse fim se achem dispostas.

§ unico. Exceptuam-se:

1.º Os paquetes e outros navios que tenham pouca demora no porto, os quaes, em boas circunstancias de tempo e com previa autorização do capitão do porto, podem amarrar por meio de espias, de forma a não embarca-rem o movimento do porto;

2.º Os navios collocados em posição tal que lhes per-

mitta fazer uso dos seus ferros e ancoras, sem inconveniente para os outros navios e para as amarrações permanentes do porto.

Art. 72.º Dentro do porto artificial os navios devem ficar distanciados de modo que em occasião de mau tempo se não prejudiquem: em Ponta Delgada a sua amarração deve ser feita por forma que dos lados do norte e do sul haja espaço livre para a entrada e saída de outros navios, e na Horta de forma que dos lados de oeste e leste das linhas das amarrações haja também espaço livre para a entrada e saída de outros navios.

§ 1.º Em caso de força maior, proveniente de temporal, os navios que procurarem o abrigo do porto poderão fundear no espaço reservado de que trata este artigo, mas sairão d'ali logo que termine a causa que tiver motivado a excepção;

§ 2.º Os navios em fabrico, os que tiverem de invernar no porto, as docas fluctuantes, pontões e navios condemnados, deverão occupar os logares designados pelo capitão do porto, de maneira que não impeçam o acesso aos caes.

Art. 73.º A demarcação do porto artificial por meio de boias e balizas e a collocação d'estas, assim como a das amarrações permanentes, são da exclusiva competencia e direcção do capitão do porto, sem autorização do qual nada se poderá fazer, quer a respeito de mudança ou substituição, quer para conservação e reparos.

Art. 74.º O Governo poderá contratar, precedendo concurso publico, o estabelecimento das amarrações permanentes que forem julgadas necessarias, para serviço do porto, assim como o aluguer de amarras soltas e espias, e o serviço de pessoal e barcos para o aproveitamento d'essas amarrações, por espaço de 10 annos.

§ unico. Quando se torne necessario estabelecer novas amarrações, terão preferencia em igualdade de circumstancias, no respectivo concurso, os concessionarios das amarrações já existentes.

Art. 75.º Dentro do porto artificial da Horta não haverá, em regra, mais de oito amarrações permanentes.

§ unico. Fora do limite numerico, determinado neste artigo e a oeste da linha mais oriental das boias-balizas, só em casos de excepcional necessidade ou de grande utilidade publica ou do Estado, a autoridade maritima poderá permittir o estabelecimento de outras amarrações.

Art. 76.º As amarrações permanentes serão passadas vistorias até o anillo, em periodos de tempo não superiores a dois annos; e, no seu todo, quando a autoridade maritima o julgue necessario.

§ 1.º Os peritos para as vistorias a que este artigo se refere, são o patrão-mor e o piloto-mor, ou quem idoneamente os represente;

§ 2.º Estas vistorias terão lugar entre 15 de abril e 15 de outubro, excepto quando circumstancias extraordinarias indicarem a sua urgencia.

Art. 77.º Os concessionarios das amarrações permanentes são obrigados a fazer nestas todas as reparações e modificações que lhes forem indicadas pela capitania do porto, e não as poderão levantar sem ter prevenido d'isso o capitão do porto com seis meses de anticipação.

Art. 78.º Não é permittido estabelecer amarrações permanentes nos pontos em que os navios possam fazer uso dos seus ferros sem inconveniente para o movimento do porto e sem risco para os outros navios ancorados.

Art. 79.º Para a fiscalização das amarrações permanentes dos navios, docas fluctuantes e pontões, seguir-se-ha, na parte que for applicavel, o estabelecido na secção II do regulamento geral das capitánias.

CAPITULO VIII

Carga e lastro

Art. 80.º Aos navios que pretenderem atracar aos caes para qualquer fim, dará o capitão do porto a necessaria licença, segundo a ordem da entrada no porto artificial, e lhes mandará designar o local para effectuarem o seu serviço.

§ unico. A ordem em que os navios devem atracar aos caes pode ser alterada conforme as circumstancias, devendo dar-se preferencia aos paquetes e navios que venham tomar ou largar passageiros e aos vapores que entrem para se abastecerem de carvão.

Art. 81.º Os navios atracados aos caes devem demorar-se só o tempo indispensavel para effectuar as suas operações, as quaes não deverão ser interrompidas, durante as horas de trabalho uteis, senão por causa que justifiquem perante a autoridade maritima.

Art. 82.º As mercadorias descarregadas nos caes do molhe deverão ser removidas com a maior brevidade possivel, sob pena de o serem por ordem da autoridade competente, para um local apropriado a esse fim, depois de aviso ao capitão ou mestre, proprietario ou consignatario do navio.

§ unico. Estas mercadorias não serão entregues sem que os interessados paguem as despesas feitas com o transporte, armazenagem, etc.

Art. 83.º Ninguém pode alastrar ou desalastrar sem ter obtido a devida licença na capitania do porto, para o que deverá ali apresentar uma requisição, na qual declare o nome do navio, o do capitão ou mestre, o do proprietario ou consignatario, o logar que o navio occupa e a quantidade e qualidade de lastro que necessita embarcar ou desembarcar.

§ 1.º Para a concessão das licenças a que se refere este artigo, teem preferencia os navios atracados aos caes do molhe;

§ 2.º O serviço de alastrar ou desalastrar não pode effectuar-se sem que esteja presente um cabo de mar para esse fim nomeado.

Art. 84.º É prohibido trabalhar de noite no serviço do lastro. Exceptua-se, porem, o caso em que perigues a estabilidade do navio ou de julgar o capitão do porto ser conveniente algum trabalho relativo a este serviço.

Art. 85.º Não poderá ser empregado no serviço do lastro barco algum, de lotação inferior a 6 toneladas brutas.

Art. 86.º Quando se embarcar ou desembarcar lastro de areia ou terra, ou quando se carregue ou descarregue carvão de pedra, telha, pedra de cal ou outras substancias meudas, dever-se-ha estabelecer, á falta de calhas apropriadas, uma vela de embarcação, encerado ou rede, conforme a mercadoria, entre o caes e o navio, ou entre este e o barco que transporta a carga.

Do mesmo modo se procederá entre os navios que effectuarem a baldeação de carga d'essa natureza.

Art. 87.º Perde o direito a qualquer objecto com valor caido na agua na occasião de cargas e descargas, o dono d'elle, se não tiver dado começo á operação de o remover, no prazo de 48 horas, depois de terminado aquelle serviço, salvo caso de força maior.

Art. 88.º Quando no porto se afundar qualquer embarcação, volume de carga ou objecto que o prejudique, o capitão, proprietario ou consignatario, fará proceder á sua remoção no prazo que lhe for indicado pela autoridade maritima, e, findo esse prazo, aquella autoridade mandará effectuar a remoção, pagando os individuos mencionados a despesa feita.

Art. 89.º Os capitães ou mestres das embarcações atracadas aos caes devem mandar recolher ao sol posto as escadas e pranchas de comunicação com ellas, caso não haja serviço de noite; e por esta occasião ou antes, se o trabalho estiver concluido mais cedo, mandarão varrer o caes em frente do navio, até a distancia de 5 metros das extremidades d'este.

Art. 90.º Quando a carga ou descarga seja feita por meio de barcos, e não directamente dos navios para os caes, aos donos ou consignatarios das mercadorias ou objectos descarregados compete a obrigação de fazer limpar o terrapleno dos caes em toda a extensão que tiver sido utilizada para o trafego.

Art. 91.º É expressamente prohibido a todos os capitães ou mestres dos navios surtos no porto artificial e no ancoradouro exterior do commercio, lançar ao mar lastro ou cinzas.

§ unico. Dentro do porto artificial aquella prohibição estende-se aos entulhos, lixo, varreduras, e a qualquer substancia que de alguma maneira possa prejudicar o regime dos fundos.

CAPITULO IX

Precauções contra incendio

Art. 92.º É prohibido accender lume nos caes do molhe, num espaço de 10 metros da sua aresta exterior e a igual distancia em volta dos armazens

Art. 93.º No porto artificial é expressamente prohibido:

1.º Accender fogo nos navios desarmados que tenham pessoal reduzido;

2.º Qualquer luz que não esteja resguardada por lanterna ou globo de vidro;

3.º Luzes e fogo que não sejam absolutamente indispensaveis para satisfazer as necessidades das tripulações, passageiros, reparações, serviço das machinas, carga e descarga.

Art. 94.º Dentro do porto artificial não é permittido dar tiros de peça.

§ unico. Nos ancoradouros exteriores é isso permittido aos navios de guerra; e somente o será aos mercantes para aviso dos passageiros, para pedir soccorro ou para chamar piloto.

Art. 95.º O navio que conduzir materiaes explosivos ou considerados perigosos deverá izar uma bandeira encarnada no tope grande e não poderá dar entrada no porto artificial emquanto não proceder á descarga d'aquellas materias sob as precauções regulamentares.

§ 1.º O embarque ou desembarque de materias perigosas só poderá ser feito de dia e nas condições determinadas pela alfandega, estando presente um empregado da capitania do porto para exigir que se tomem todas as cautelas necessarias para segurança publica.

§ 2.º A bordo do navio empregado no transporte de taes mercadorias, e nas embarcações e caes em que se effectuar a sua carga e descarga, é prohibido fumar e fazer uso de fogo, luz ou fosforos.

Art. 96.º No caso de incendio sobre os caes ou nos estabelecimentos proximos, os capitães dos navios são obrigados a reunir a sua gente e tomar as precauções que o capitão do porto lhes determinar.

Art. 97.º Quando se manifestar incendio a bordo de qualquer navio surto no porto, a direcção dos soccorros pertence á autoridade maritima.

Art. 98.º Não é permittido queimar a carena, fazer fumigações e outros trabalhos d'esta natureza, sem autorização do capitão do porto, na qual será fixada a hora e o local onde devam effectuar-se.

Art. 99.º O capitão do porto, em caso de reconhecida necessidade ou utilidade, poderá excepcionalmente permittir a entrada no porto artificial a navio com incendio a bordo, quando reconheça que tal permissão não vá prejudicar, directa ou indirectamente, outros navios surtos

no mesmo porto artificial e ainda quando se deem as seguintes condições:

1.º Quando na sua carga não haja materias explosivas, fulminantes, oleos, essencias ou outras materias consideradas perigosas;

2.º Quando não haja indícios apparentes de que o incendio está muito adeantado ou proximo a explodir;

3.º Depois de desembarçado tanto quanto possivel do seu pano, apparelho e mastreação;

4.º Depois de ter calafetado os embornaes, escotilhas, escovens e ter o convés coberto de agua;

5.º Quando no porto artificial haja um espaço livre que permita fundear-lo a distancia dos outros navios.

CAPITULO X

Quarentenas

Art. 100.º A fiscalização sanitaria das embarcações que demandam os portos de Ponta Delgada e Horta, começa desde que cheguem á fala os pilotos encarregados de as dirigir na entrada.

Art. 101.º Os navios que tenham de ficar de observação ou de quarentena rigorosa fundearão num espaço para esse fim destinado.

§ 1.º Em Ponta Delgada junto á parte E. do molhe.

§ 2.º Na Horta junto á parte N. do molhe, para o que haverá duas amarrações fixas em local apropriado.

Art. 102.º Aos vapores impedidos e que tenham somente a demora necessaria para tomarem carvão pode ser permittido, ouvido o guarda-mor de saude, o ficarem fora do espaço acima indicado.

Art. 103.º Os navios que tenham incendio a bordo e aos quaes não tenha sido dada livre pratica, fundearão no logar que a autoridade maritima, de acordo com o guarda-mor de saude, lhes determinar.

Art. 104.º Todos os individuos que tenham de sair do navio em quarentena, bem como as suas bagagens, passarão para o lazareto provisorio, para um pontão ou para qualquer logar que lhes seja destinado pela autoridade competente.

§ unico. Quando venha a ser estabelecido algum posto de desinfecção, os individuos nas condições constantes d'este artigo serão obrigados a dar entrada n'esse posto e ahí sujeitarem-se ás prescrições do respectivo regulamento.

Art. 105.º O piloto que for empregado na pilotagem ou em qualquer serviço de navios quarentenarios tomará o maior cuidado em cumprir e fazer cumprir ás guarnições das embarcações empregadas n'esse serviço, as seguintes prescrições da secção VI do Regulamento geral de sanidade maritima, approved por decreto de 21 de janeiro de 1897:

1.º Os pilotos podem servir-se dos seus proprios barcos ou lanchas para atracarem ás embarcações que teem de pilotar; mas é prohibido que a guarnição d'esses barcos, ou qualquer outro piloto que não seja o destinado a pilotar o navio, tenha com este ou com a sua guarnição ou passageiros, comunicação alguma;

2.º Tanto os patrões dos barcos de pilotos como as respectivas equipagens não poderão receber de embarcação que demande o porto, mantimentos, fazendas, papeis, cartas ou outro qualquer objecto, por insignificante que pareça;

3.º Se houver comunicação dos barcos ou lanchas com os navios na occasião de entrarem pilotos para bordo, serão os mestres ou os patrões obrigados a acompanharem, com o seu barco e guarnição, o navio com que tiverem comunicação e ficarão sujeitos á sorte d'esse navio;

4.º Se qualquer embarcação precisar de pronto soccorro por estar em perigo imminente, deverão os patrões dos barcos de pilotagem, de pesca ou outros, acudir-lhe logo, mas acompanharão o navio até a estação de saude, para os fins designados na prescrição antecedente;

5.º O piloto, logo que tomar a direcção de qualquer navio, fará izar no tope de proa um galhardete amarello, para dar sinal a todos os barcos de que se devem afastar e para indicar que o navio espera pela visita de saude. Este galhardete será arriado logo que o navio tenha livre pratica, ou substituido por bandeira amarella, se lhe for imposto impedimento;

6.º Os pilotos são considerados guardas de saude desde que tomem a direcção de qualquer embarcação, e nesta qualidade cumpre-lhes:

a) Evitar que o navio communique com qualquer outra embarcação ou que do seu bordo saiam pessoas, mantimentos, papeis ou outro qualquer objecto;

b) Entregar aos capitães dos navios exemplares impressos, que lhe serão fornecidos pela estação de saude, da parte do regulamento de sanidade maritima relativa ás obrigações dos mesmos capitães;

c) Dirigir a manobra de modo que afastem o navio de quaesquer embarcações, indicando aos capitães os logares em que devem fundear, ficar sob vela ou pairar para receber a visita de saude;

d) Responder com verdade ao interrogatorio que lhes fizer o guarda-mor da estação de saude;

e) Declarar ao mesmo guarda-mor os nomes das pessoas e os dos barcos que possam ter communicado com o navio que tenha dirigido;

Art. 106.º O capitão do porto, piloto-mor, ou qualquer empregado da Alfandega, quando verificarem ter havido comunicação de algum barco com o navio que demande o porto, farão sinal para que o mesmo barco siga o destino do navio, e darão noticia do facto á estação de saude respectiva.

Art. 107.º Quando qualquer navio tiver de soffrer impedimento, o piloto que estiver a bordo perceberá do capitão ou proprietario do navio a gratificação de 600 réis diários, enquanto durar o impedimento, e bem assim alimentação de 2.ª camara ou correspondente.

§ unico. Se o piloto passar o impedimento no Lazareto, receberá 1\$000 réis diários, sem direito a alimentação pelo navio.

Art. 108.º Quando o navio impedido tenha de sair do porto sem haver comunicado com a terra, e levar a bordo o piloto, pagará o capitão ou o proprietario do mesmo navio 800 réis diários e alimentação até o dia em que o piloto for restituído ao porto, pagando igualmente a despesa do transporte para este fim.

Art. 109.º Aos patrões e remadores das embarcações da capitania, que ficarem impedidos a bordo de navio de quarentena, pagará o respectivo capitão ou proprietario a gratificação diaria de 400 réis ao patrão e 300 réis a cada remador, além da ração de bordo a cada um.

Art. 110.º Quando o impedimento dos pilotos e dos patrões ou remadores das embarcações provenha de culpa sua, e não das circumstancias imperiosas do serviço, o capitão ou o proprietario do navio terá direito a ser indemnizado pelos mesmos da despesa que houver feito em cumprimento do disposto nos artigos 107.º a 109.º

CAPITULO XI

Deveres dos capitães, proprietarios e consignatarios dos navios

Art. 111.º Os capitães ou mestres, proprietarios e consignatarios dos navios que fundearem nos ancoradouros de Ponta Delgada e Horta, ou entrarem nos seus portos artificiaes ficam sujeitos á observancia das disposições d'este regulamento, na parte que lhes é referente, e ás disposições em vigor relativamente á sanidade publica, aos serviços aduaneiros e de policia maritima, sob pena de serem autuados e julgados conforme a legislação em vigor.

§ unico. Os capitães ou mestres dos navios são responsáveis pelos actos de transgressão d'este regulamento e das demais disposições em vigor praticados pelas pessoas de seu bordo.

Art. 112.º Ao capitão ou mestre pertence em especial:

- 1.º Obedecer sempre ás indicações dos pilotos, fazendo executar as manobras por elles indicadas e tomando as necessarias precauções, a fim de evitarem qualquer accidente;

- 2.º Preercher o bilhete do serviço de registo de entrada ou saída que lhes for apresentado pelo piloto, o qual será conforme aos modelos F. e G. annexos a este regulamento;

- 3.º Cumprir tudo o que lhe seja determinado pela policia do porto, em vista do que dispõe o Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante Portuguesa;

- 4.º Estando o navio fundeado no porto artificial conservá-lo com as vergas cordeadas e não ter embarcações mendas, pranchas ou vigas amarradas na popa; e quando o navio tenha demora no porto, ou isso lhe seja indicado pela autoridade maritima, fazer recolher o pau da giba, arriar as vergas de sobre e joanete e acachapar os mastareus;

- 5.º Receber, quando abrigado no porto artificial, as espas, ou arriar as amarras necessarias para facilitar o movimento dos navios, reforçar as suas amarrações ou substituí-las e tomar todas as precauções que lhe forem indicadas pelo piloto mor, ou quem o substituir;

- 6.º Pedir autorização ao capitão do porto para fazer sair o navio do porto artificial, atracar aos caes ou mudar de logar, requisitando piloto e começando a faina de desamarrar só depois de ter piloto a bordo.

§ 1.º Sempre que o capitão ou mestre d'um navio necessitar de piloto para sair do porto artificial ou do ancoradouro exterior, ou para a execução de qualquer outra manobra fará uma requisição, directamente ou por intermedio do seu consignatario, na estação de pilotos, com a maxima antecedencia possivel.

§ 2.º Os navios fundeados nos ancoradouros exteriores e no porto artificial deverão içar ao sol posto o pharol de estai, a 6 metros de altura proximaemente acima da borda e visivel á distancia de 1 milha pelo menos conservando-o acceso até pela manhã.

Art. 113.º Os capitães e mestres, proprietarios e consignatarios dos navios são solidariamente responsáveis pelo pagamento dos impostos, taxas, multas e mais despesas relativas a cada navio; e no caso de quarentena pertencelhes responsabilidade pela remuneração aos pilotos e aos patrões e remadores das embarcações, segundo o disposto nos artigos 107.º a 109.º d'este regulamento.

CAPITULO XII

Contravenções ao regulamento e suas penalidades

Art. 114.º As multas comminadas pelas transgressões d'este regulamento são applicaveis aos capitães, tanto dos navios nacionaes como dos estrangeiros, e na falta d'elles aos proprietarios ou agentes dos mesmos navios, nos termos dos artigos 111.º e 113.º d'este regulamento.

Art. 115.º O capitão que infringir as disposições do artigo 3.º d'este regulamento, não estando ao abrigo das excepções indicadas no artigo 4.º, além de ficar responsável pelas avarias que porventura causar, será obrigado a pagar a importancia do imposto de pilotagem, segundo a taxa estabelecida, aggravada com mais 50 por cento.

Art. 116.º Aos capitães que deixarem de observar as obrigações que lhe são impostas pelos n.ºs 1.º, 3.º e 5.º do artigo 112.º será imposta a multa de 10\$000 a 50\$000 réis.

Art. 117.º O capitão que deixar de cumprir os precei-

tos estipulados no n.º 2.º e § 2.º do artigo 112.º será multado na importancia de 5\$000 a 10\$000 réis.

Art. 118.º O capitão que infringir as disposições dos n.ºs 4.º e 6.º do artigo 112.º, além de ficar responsável pelas avarias que a sua transgressão occasionar, será punido com a multa de 5\$000 a 20\$000 réis.

Art. 119.º As pessoas que infringirem as disposições do artigo 82.º d'este regulamento, além de satisfazerem as despesas de transporte e armazenagem a que a transgressão der logar, incorrerão na multa de 2\$000 a 10\$000 réis.

Art. 120.º As pessoas que não cumprirem o disposto nos artigos 89.º e 90.º d'este regulamento incorrerão na multa de 2\$000 a 20\$000 réis.

Art. 121.º Os capitães ou mestres de navios e todas as pessoas que infringirem as disposições d'este regulamento, na parte que diz respeito ás precauções contra incendios, incorrerão na multa de 10\$000 a 50\$000 réis.

Art. 122.º O capitão que deixar de dar cumprimento ás obrigações impostas nos artigos 107.º a 109.º d'este regulamento será compellido a satisfazer as despesas ali indicadas e incorrerá além d'isso na multa de 10\$000 a 50\$000 réis.

Art. 123.º A applicação das multas mencionadas nos artigos 116.º a 122.º será determinada pela autoridade maritima, que graduará a importancia das mesmas, segundo a gravidade da infracção commetida.

Art. 124.º O capitão, mestre, proprietario ou consignatario, que deixe de satisfazer em devido tempo a importancia dos impostos e taxas do porto, determinados pelo presente regulamento, quer sejam cobrados pelo Estado, quer por particulares que com elle tenham contrato, será compellido judicialmente ao pagamento dos referidos impostos ou taxas aggravadas com mais 50 por cento da sua importancia.

Art. 125.º Nas reincidencias das contravenções a que se referem os artigos antecedentes, as multas a applicar serão de importancia dupla da estabelecida nos mesmos artigos.

CAPITULO XIII

Taxas do porto

Art. 126.º Todos os navios de longo curso que fundearem nos ancoradouros exteriores ou nos portos artificiaes de Ponta Delgada e Horta pagarão por uma só vez para despesas de farolagem 1 1/2 real por tonelada liquida em cada estada nos portos.

Art. 127.º Os navios que entrarem nos portos artificiaes pagarão por uma só vez, as taxas de pilotagem estabelecidas na tabella 1 appensa a este regulamento.

Art. 128.º Os navios que fundearem em algum dos ancoradouros exteriores pagarão por uma só vez, 60 por cento das taxas de pilotagem.

Art. 129.º Os navios que segundo o disposto no artigo 4.º são dispensados de tomar piloto, só pagarão pilotagem quando a requisitem.

Art. 130.º Os vapores que fundearem no ancoradouro do commercio ou entrarem no porto artificial, apenas para se abastecerem de carvão para o proseguimento da sua viagem, e as embarcações empregadas na pesca da baleia e bacalhau quando não effectuarem alguma operação commercial, pagarão apenas 50 por cento das taxas de pilotagem estabelecidas nos artigos 127.º e 128.º

Art. 131.º Os navios que mudarem de amarração e os que, depois de fundeados, acostarem aos caes, quando esses serviços forem requisitados pelos capitães ou consignatarios, pagarão 50 por cento das taxas de pilotagem estabelecidas para o local onde tenha logar aquella operação preferindo a tabella referente ao porto artificial quando o movimento seja executado do porto artificial para o ancoradouro ou vice-versa.

§ unico. Os navios, que, entrando no porto artificial forem acostar aos caes pagarão somente as taxas de pilotagem estabelecidas para o porto artificial.

Art. 132.º Quando o capitão ou consignatario de qualquer navio requisite piloto para qualquer serviço, dentro do porto artificial, não especificado nos artigos anteriores, pagará por esse serviço 25 por cento da taxa de pilotagem relativa ao local onde o serviço seja executado.

§ unico. Quando o serviço requisitado pelo capitão se limite á permanencia do piloto a bordo, com fundamentado motivo, deixará de ter logar aquelle pagamento e o piloto nomeado perceberá um emolumento pessoal, da importancia seguinte:

Pelas primeiras vinte e quatro horas ou fracção 2\$000 réis.
Por cada um dos seguintes periodos de vinte e quatro horas ou fracção 4\$000 réis.

Art. 133.º Na estação dos pilotos será organizada uma escala para o serviço indicado no § unico do artigo antecedente, a qual deverá ser respeitada sem prejuizo do serviço geral de pilotagem, e na qual serão incluídos os pilotos prontos para o serviço.

Art. 134.º Sobre as taxas a que se referem os artigos 131.º e 132.º, não será descontada percentagem para os pilotos, patrões e remadores.

Art. 135.º A estadia nos portos artificiaes será regulada do modo seguinte:

Pelo primeiro dia, por tonelada liquida, 10 réis.
Pelo segundo dia, por tonelada liquida, 5 réis.
Por cada um dos restantes dias, por tonelada liquida, 3 réis.

§ unico. A estadia nos portos artificiaes principia a contar-se desde que o navio passa para dentro da linha que marca a entrada dos portos artificiaes e até que transpõe a mesma linha á saída, fazendo-se a contagem por

periodos successivos de vinte e quatro horas e computando-se por dia qualquer fracção d'este.

Art. 136.º São isentos do pagamento das taxas estabelecidas no artigo antecedente:

- 1.º Os navios de guerra de qualquer nacionalidade;
- 2.º Os paquetes com subsidio do Estado ou com contrato para serviço de navegação das ilhas;

- 3.º Os vapores que entrarem no porto apenas para receberem carvão para o proseguimento da viagem; e os paquetes e outras embarcações que entrem somente para receber refrescos, não fazendo qualquer operação commercial;

- 4.º As embarcações de cabotagem.

Art. 137.º Pagarão somente 75 por cento das taxas de estadia estabelecidas no artigo 135.º:

- 1.º Os navios nacionaes;
- 2.º Os navios estrangeiros que embarquem ou desembarquem passageiros, quando não façam qualquer outra operação commercial.

Art. 138.º As embarcações que entrarem no porto artificial apenas para concerto, reparar avarias, receber ordens, desembarcar tripulantes ou passageiros doentes ou naufragos, ou receber estes mesmos passageiros, tripulantes ou naufragos, e ainda os arribados por motivo de mau tempo, bem como as embarcações que se empregam na pesca da baleia e bacalhau, quando não effectuem alguma operação commercial serão isentas do pagamento das taxas de estadia, uma vez que a sua demora no porto não exceda trinta dias.

§ 1.º As embarcações que tenham entrado no porto artificial com o fim de concertar ou reparar avarias, e no porto não effectuem por qualquer circumstancia os trabalhos preciosos, ficam obrigadas ao integral pagamento das taxas do artigo 135.º

§ 2.º As embarcações a que este artigo se refere quando a sua demora no porto artificial exceda trinta dias, pagarão 3 réis por tonelada liquida e por dia que exceda este prazo.

Art. 139.º Os navios que forem condemnados por innavegaveis por sentença da alfandega ou do tribunal commercial, são isentos, desde essa data, do pagamento das taxas de estadia por espaço de cincoenta dias, findos os quaes, não tendo começado o seu desmancho, pagarão 3 réis por tonelada liquida por dia.

Art. 140.º Os pontões estabelecidos por licença do Estado pagarão annualmente uma taxa de 90 réis por tonelada liquida.

Art. 141.º As embarcações a que são concedidos os beneficios de 50 por cento das taxas de pilotagem e de 25 por cento no imposto de estadia, e ainda a isenção d'este ultimo por todo o tempo de demora nos portos artificiaes ou dentro de determinados prazos, conforme o disposto no artigo 130.º, n.º 3.º do artigo 136.º, n.º 2.º do artigo 137.º e no artigo 138.º, quando effectuarem qualquer operação commercial dentro ou fora do porto artificial, ficam sujeitos ao integral pagamento das respectivas taxas de pilotagem e estadia, sem direito a qualquer redução nas respectivas importancias.

§ unico. Não se considera operação commercial, para o effeito do disposto neste artigo, o fornecimento dos artigos conhecidos como refrescos para consumo de bordo, e dos aprestos de pesca dos navios baleiros e de bacalhau, nem o transporte ou recebimento de passageiros até o numero de vinte.

Art. 142.º Para a execução do determinado no artigo antecedente, a alfandega da localidade, quando tenha conhecimento de qualquer operação commercial effectuada, ou a effectuar, por algum navio entrado no porto nas condições expressas em algum dos artigos citados no artigo antecedente, fará a conveniente participação, pelo mais rapido meio, á capitania do porto.

Art. 143.º Os navios que acostarem aos caes pagarão a taxa de 4 réis por tonelada liquida por dia.

§ unico. Nas taxas acima indicadas são incluídas as despesas com os arganeus e postes de amarração que servirem para acostagem.

Art. 144.º Os navios que amarrarem ás boias-balizas do porto artificial pagarão pela boia que aguentar o navio de popa, por tonelada liquida e por dia:

Até 500 toneladas, 3 réis por tonelada.
De 501 a 2:000 toneladas, 1\$500 réis — mais 2 réis por tonelada que exceda a 500 toneladas.
De 2:001 a 5:000 toneladas, 4\$500 réis — mais 1 real por tonelada que exceda a 2:000 toneladas.
De 5:001 a 10:000 toneladas, 7\$500 réis — mais 0,5 real por tonelada que exceda a 5:000 toneladas.
Mais de 10:000 toneladas, 1 real por tonelada.

§ unico. Quando qualquer navio amarrar de proa a alguma das boias-balizas, só terá que pagar por essa boia quando tenha executado a operação por falta ou insufficiencia de ferros proprios para amarrar de proa.

Art. 145.º Os navios que para a sua amarração tiverem de servir-se dos arganeus e postes fixados nos muros dos caes, pagarão por cada arganeu ou poste, por tonelada liquida e por dia:

Até 500 toneladas, 0,6 réis por tonelada.
De 501 a 2:000 toneladas, 300 réis — mais 0,4 réis por tonelada que exceda a 500 toneladas.
De 2:001 a 5:000 toneladas, 900 réis — mais 0,2 réis por tonelada que exceda a 2:000 toneladas.
De 5:001 a 10:000 toneladas, 1\$500 réis — mais 0,1 réis por tonelada que exceda a 5:000 toneladas.
Mais de 10:000 toneladas, 0,2 réis por tonelada.

Art. 146.º Os navios que se utilizarem das amarrações fixas estabelecidas no porto artificial, quando ellas pertencem ao Estado, pagarão por tonelada liquida e por dia as taxas estabelecidas no artigo 144.º para as boias-balizas.

Art. 147.º Os navios que para reforço das suas amarrações ou por quaesquer outras circunstancias, necessitem de amarras, ou ancoras, pagarão, por quinzena ou fracção, quando ellas pertencem ao Estado, as taxas seguintes:

Bitolas	Amarras	Ancoras	Amarras e ancoras
Até 1 1/4 polegada	4\$000	3\$000	6\$000
De 1 1/2 a 2 1/4 polegada	6\$000	4\$500	9\$000
De mais de 2 1/4 polegada	8\$000	6\$000	12\$000

§ unico. No caso d'estes serviços serem determinados pelo capitão do porto, depois dos navios convenientemente amarrados, por conveniencias do serviço, do que só elle é arbitro, ficará o navio dispensado do pagamento d'estes serviços, quando o material pertencer ao Estado.

Art. 148.º O aluguer de espias aos navios, quando sejam fornecidas pelo Estado, será regulado pelas seguintes tabellas em circunstancias normaes de tempo:

1.º — Espias de cabo:

Espias novas de cabo de 200 metros de extensão	Preço por dia		
	Cabo branco	Cabo alcatroado	Cabo de caíro
Até 5 polegadas de circunferencia	6\$500	5\$000	3\$500
De 5 a 9 polegadas de circunferencia	18\$000	13\$500	9\$000
De mais de 9 polegadas de circunferencia	36\$000	27\$000	18\$000

2.º — Espias de aço:

Espias novas de aço de 200 metros de extensão	Preço por dia
Até 2 polegadas de circunferencia	4\$000
De 2 a 4 polegadas de circunferencia	10\$000
De mais de 4 polegadas de circunferencia	20\$000

§ 1.º Quando sejam fornecidas espias em meio uso, os preços do aluguer serão reduzidos a metade.

§ 2.º Em circunstancias extraordinarias de tempo os preços de aluguer serão arbitrados pela autoridade maritima.

Art. 149.º Quando o serviço de amarrar e desamarrar com amarrações fixas seja feito por conta do Estado, os navios que utilizarem este serviço pagarão, pelo pessoal e barcos empregados, as taxas da tabella seguinte:

Até 500 toneladas, 10\$000 réis.

De 501 a 2:000 toneladas, 10\$000 réis—mais 15 réis por tonelada que exceder a 500.

De 2:000 a 5:000 toneladas, 31\$000 réis—mais 5 réis por tonelada que exceder a 2:000.

De 5:001 a 10:000 toneladas, 46\$000 réis—mais 1 real por tonelada que exceder a 5:000.

Mais de 10:000 toneladas, 51\$000 réis.

§ 1.º Para os navios de vella os preços serão os desta tabella aumentados de 20 %.

§ 2.º Na applicação d'esta tabella entende-se que 25 % das quantias calculadas são destinadas ao pagamento dos barcos, e os restantes 75 % para remuneração do pessoal empregado.

§ 3.º Quando os navios não possuam machinismos para manobrar com as amarras, ou quando d'elles não possam utilizar-se, pagarão os preços estabelecidos nesta tabella acrescidos de 50 %.

Art. 150.º Pelo serviço de espisar e suspender ancoras e amarras, quando seja feito por conta do Estado, serão pagas as taxas seguintes:

Dentro do porto artificial:

Até 1 1/4 polegada, 24\$000 réis.

De 1 1/2 a 2 1/4 polegadas, 30\$000 réis.

De mais de 2 1/4 polegadas, 36\$000 réis.

Fora do porto artificial:

Até 1 1/4 polegada, 36\$000 réis.

De 1 1/2 a 2 1/4 polegadas, 45\$000 réis.

De mais de 2 1/4 polegadas, 54\$000 réis.

§ 1.º Na applicação d'esta tabella ter-se-ha em attenção o estabelecido no § 2.º do artigo antecedente.

§ 2.º Quando em vez de amarras, sejam usadas espias

de cabos ou de aço, serão pagas metade das importancias calculadas nesta tabella usando-se das seguintes equivalencias:

Espias de cabo	Espias de aço	Amarras
Até 5 polegadas De mais de 5 até 9 Mais de 9 polegadas	Até 2 polegadas De mais de 2 até 4 Mais de 4 polegadas	1 polegada 2 polegadas 3 polegadas

Artigo 151.º Pelo serviço de amarrar e desamarrar espias em circunstancias normaes de tempo, quando seja prestado pelo Estado, serão pagas as seguintes taxas por cada espia:

Serviço de amarrar e desamarrar espias:

Bitolas das espias	Taxa por cada espia
Até 5 polegadas de circunferencia	\$800
De 5 a 9 polegadas de circunferencia	1\$000
Superior a 9 polegadas de circunferencia	1\$200

§ unico. Quando para o serviço de amarrar ou desamarrar espias se torne necessario dispor de barco a elle especialmente destinado deverá ser paga a quantia de 1\$200 réis por cada barco.

Art. 152.º O pagamento dos serviços de que tratam os artigos 149.º a 151.º quando elles sejam effectuados em circunstancias extraordinarias de tempo, fica sujeito ao arbitrio da autoridade maritima.

Art. 153.º Quando, por qualquer circunstancia, o pessoal da capitania do porto ou da corporação dos pilotos tenha de executar algum dos serviços mencionados nos artigos 149.º a 151.º ou de auxiliar o pessoal extranho empregado n'esses serviços tem direito:

1.º A 20 % da quantia cobrada no serviço das amarrações fixas.

2.º A 50 % da quantia cobrada, no serviço de espisar ancoras e amarras.

3.º A 50 % da quantia cobrada no serviço de amarrar e desamarrar espias.

4.º A retribuição individual identica áquella que competir ao pessoal extranho a que prestar auxilio.

§ unico. Das quantias entregues em conformidade com o disposto nos tres primeiros numeros d'este artigo serão passados recibos á capitania do porto, sujeitos ao imposto do sello; e relativamente á indicada no n.º 4.º apenas quando o encarregado do pagamento assim o solicite.

Art. 154.º Quando as amarrações fixas, amarras, ancoras ou espias sejam pertencentes a particulares e por elles seja prestado o serviço de amarrar e desamarrar, as importancias a cobrar não poderão exceder as indicadas nos artigos 146.º a 151.º

§ 1.º Se o Estado contratar, mediante concurso, nos termos do artigo 74.º d'este regulamento, o estabelecimento de amarrações fixas e aluguer de amarras, ancoras e espias e os serviços de amarrar e desamarrar, a adjudicação será feita a quem propuser menores taxas servido de base de licitação as taxas indicadas nos artigos 146.º a 151.º

§ 2.º Os concessionarios não ficam dispensados do pagamento dos emolumentos estabelecidos na tabella do regulamento geral dos serviços das capitancias.

Art. 155.º Para a cobrança das taxas referidas á tonelagem liquida deverá tomar-se a que constar do passaporte.

CAPITULO XIV

Disposições diversas e transitorias

Art. 156.º É organizada uma commissão composta do capitão do porto que servirá de presidente, do director da alfandega, do guarda-mor de saude, do director das obras do porto artificial, do presidente da Associação Commercial, do presidente da Camara Municipal, do presidente da junta local da Liga Naval e de um vogal da commissão districtal, encarregada de estudar e propor ao Governo quaesquer modificações que julgar convenientes que sejam introduzidas neste regulamento, assim como de dar o seu parecer sobre os assuntos que interessarem ao porto.

§ 1.º Ao apresentar superiormente qualquer projecto sobre modificações ao actual regulamento ou sobre questões que interessarem ao porto, deverá previamente consultar a commissão do outro porto artificial, a fim de que possam ser tomadas resoluções no sentido de manter a harmonia de disposições para os dois portos.

§ 2.º Esta commissão reunir-se-ha ordinariamente todos os annos no mês de janeiro, e extraordinariamente todas as vezes que o serviço publico o exigir.

Art. 157.º As quantias mencionadas neste regulamento, tanto as relativas a vencimentos como as que se referem ás multas e ás taxas do porto, representam moeda forte nacional.

Art. 158.º Este regulamento será traduzido nas linguas franceza e inglesa na parte que diz respeito ás obrigações dos capitães, policia do porto, transgressões e multas, taxas do porto e sinaes; e será distribuido gratuitamente aos capitães dos navios que entrarem pela primeira vez nos portos de Ponta Delgada e Horta e aos consules e agentes consulares estrangeiros.

Art. 159.º Não é permittido depositar nos caes e terra-pletos do molhe, carga, lastro ou outros quaesquer arti-

gos, sem previa licença da direcção das obras do porto artificial, e mediante pagamento das importancias que naquella direcção estejam estabelecidas para a occupação de terrenos.

Art. 160.º Aos actuaes concessionarios das amarrações permanentes que queiram sujeitar-se ás taxas estabelecidas no artigo 146.º é permittida a prorrogação dos seus contratos por prazos não excedentes a dez annos, nos termos do artigo 74.º, melhorando o material existente.

Art. 161.º São considerados caducos os contratos com os actuaes concessionarios das amarrações permanentes quando se não sujeitem ás condições do artigo anterior.

Art. 162.º O piloto-mor e o piloto de numero de Ponta Delgada que tinham em 27 de abril de 1901 vencimentos diferentes dos estabelecidos no artigo 14.º d'este regulamento continuarão a receber esses vencimentos, enquanto estiverem no serviço activo.

Ar. 163.º Ao piloto-mor que já servia em 27 de abril de 1901, quando se impossibilite para o serviço, será concedida a aposentação nas condições dos decretos de 17 de julho e 14 de outubro de 1886, sendo-lhe dispensada a idade, e devendo indemnizar a caixa de aposentações da importancia das quotas correspondentes a dez annos.

§ 1.º O piloto do porto da Horta destinado ao serviço a bordo dos navios de guerra terá direito á aposentação nos termos do artigo 25.º, contando-se-lhe a antiguidade para este effeito desde a data em que entrou para o serviço do Estado como piloto pratico.

§ 2.º A importancia das quotas a pagar como indemnização poderá ser satisfeita por uma só vez ou em dez prestações annuaes, á escolha do interessado, devendo no segundo caso effectuar-se o pagamento por deducção na pensão de aposentação.

Art. 164.º Os actuaes guardas de lastro continuarão a prestar o seu serviço na capitania do porto de Ponta Delgada, conservando os mesmos vencimentos que presentemente recebem.

§ unico. Enquanto estiverem em serviço os actuaes guardas de lastro, só poderá ser nomeado mais um cabo de mar, alem do que existe.

Art. 165.º Ficam em vigor todas as disposições regulamentares dos portos do continente e ilhas adjacentes, applicaveis aos portos de Ponta Delgada e Horta, e que não forem especificadas ou alteradas pelo presente regulamento.

Art. 166.º As disposições das leis de 18 de abril de 1873 e de 2 de maio de 1885, assim como as do decreto de 4 de agosto de 1897, relativas ao pagamento, isenção e abolição de taxas do porto, ficam revogadas e substituidas pelas especificadas neste regulamento.

Art. 167.º Não terão applicação aos portos de Ponta Delgada e Horta quaesquer addicionaes estabelecidos ou a estabelecer naquellas localidades sobre as taxas do mesmo porto exaradas neste regulamento.

Art. 168.º Emquanto a estação de saude do porto da Horta não dispuser de material e pessoal capazes para que a embarcação da visita de saude possa afastar-se sensivelmente da entrada do porto artificial, os pilotos encarregados de pilotar os navios que demandem algum dos ancoradouros ou o porto artificial, conduzirão estes tão perto d'aquella entrada quanto as circunstancias de tempo, e maré, e as condições nauticas das embarcações que dirigem o permittam.

Paços do Governo da Republica, em 16 de fevereiro de 1911.—Amaro de Azevedo Gomes.

TABELLA 1

Taxas de pilotagem dos navios applicadas á tonelagem liquida comprehendendo a entrada e a saida			
	Réis		Réis
Até 40 toneladas	1\$200	3:251 a 3:500	23\$000
Navios de:		3:501 » 3:750	23\$500
41 a 60	1\$800	3:751 » 4:000	24\$000
61 » 80	2\$400	4:001 » 4:250	24\$500
81 » 100	3\$000	4:201 » 4:500	25\$000
101 » 120	3\$600	4:501 » 4:750	25\$500
121 » 140	4\$200	4:751 » 5:000	26\$000
141 » 160	4\$800	5:001 » 5:250	26\$500
161 » 180	5\$400	5:251 » 5:500	27\$000
181 » 200	6\$000	5:501 » 5:750	27\$500
201 » 220	6\$600	5:751 » 6:000	28\$000
221 » 240	7\$200	6:001 » 6:250	28\$500
241 » 260	7\$800	6:251 » 6:500	29\$000
261 » 300	8\$000	6:501 » 6:750	29\$500
301 » 350	8\$500	6:751 » 7:000	30\$000
351 » 400	9\$000	7:001 » 7:250	30\$500
401 » 450	9\$500	7:251 » 7:500	31\$000
451 » 500	10\$000	7:501 » 7:750	31\$500
501 » 550	10\$500	7:751 » 8:000	32\$000
551 » 600	11\$000	8:001 » 8:500	32\$500
601 » 650	11\$500	8:501 » 9:000	33\$000
651 » 700	12\$000	9:001 » 9:500	33\$500
701 » 750	12\$500	9:501 » 10:000	34\$000
751 » 800	13\$000	10:001 » 10:500	34\$500
801 » 850	13\$500	10:501 » 11:000	35\$000
851 » 900	14\$000	11:001 » 11:500	35\$500
901 » 950	14\$500	11:501 » 12:000	36\$000
951 » 1:000	15\$000	12:001 » 12:500	36\$500
1:001 » 1:100	15\$500	12:501 » 13:000	37\$000
1:101 » 1:200	16\$000	13:001 » 13:500	37\$500
1:201 » 1:300	16\$500	13:501 » 14:000	38\$000
1:301 » 1:400	17\$000	14:001 » 14:500	38\$500
1:401 » 1:500	17\$500	14:501 » 15:000	39\$000
1:501 » 1:600	18\$000	15:001 » 15:500	39\$500
1:601 » 1:700	18\$500	15:501 » 16:000	40\$000
1:701 » 1:800	19\$000	16:001 » 16:500	40\$500
1:801 » 1:900	19\$500	16:501 » 17:000	41\$000
1:901 » 2:000	20\$000	17:001 » 17:500	41\$500
2:001 » 2:250	20\$500	17:501 » 18:000	42\$000
2:251 » 2:500	21\$000	18:001 » 18:500	42\$500
2:501 » 2:750	21\$500	18:501 » 19:000	43\$000
2:751 » 3:000	22\$000	19:001 » 19:500	43\$500
3:001 » 3:250	22\$500	19:501 » 20:000	44\$000

MODELO F
(Artigo 112.º, n.º 2)

Capitania do porto ...

Serviço de registo de entrada anno de 1...
Navio entrado ás ... horas e ... minutos do dia ... de ...
Qualidade e nacionalidade ...
Nome ...
Tonelagem bruta ... liquida ... , agua que demanda ... Bo-
cas de fogo ... Força da machina ... Nome do capitão ... Pa-
tente ... Numero de tripulantes ... Procedencia ... Numero
de dias de viagem ... Destino ...

Numero de passageiros (Para o porto ...
Em transitio ...
Qualidade da carga (Para o porto ...
Em transitio ...

Motivo da entrada ... Sinaes feitos a pedir piloto ... Hora a
que o recebeu ... Nome do piloto ... Local onde fundeou ou
amarrou ... Amarrações ... Boias ... Arganeus ... Postes de
amarração ... Nome do consignatario ... Observações ...

O Capitão,
F. ...

Registado sob o n.º ...

MODELO G (artigo 112.º, n.º 2)

Capitania do porto d. ...

Serviço do registo de saída ... anno de 19 ...

Navio saído ás ... horas e ... minutos do dia ... de ...
Qualidade, motor e nacionalidade ...
Nome ...
Nome do capitão ...
Nome do consignatario ...
Numero de tripulantes ... Agua que demanda ...
Destino ...
Numero de passageiros recebidos no porto ...
Qualidade da carga recebida no porto ...
Numero de toneladas de carvão recebidas no porto ...
Motivo da saída ...
Sinaes feitos a pedir piloto ... Hora a que o recebeu ...
Nome do piloto ...
Local de onde saiu ...
Amarrações ... Boias ...
Arganeus ... Postes de amarração ...
Observações ...

O Capitão,
F. ...

Registado sob o n.º ...

Direcção Geral das Colonias

1.ª Repartição

1.ª Secção

Sendo presente ao Governo Provisorio da Republica Portuguesa a consulta do Supremo Tribunal Administra- tiva, acêrca do recurso n.º 13:461, em que é recorrente a mazania do pagode de Xry Xanta Durga Nerlicarina, de Mandrém, concelho de Perném, e recorrido o gover- nador geral da India, e de que foi relator o vogal effec- tivo, doutor Abel de Andrade:

Mostra-se que, desde tempos remotos, os hindús, das aldeias de Nerul e Verém dos Reis Magos, do concelho de Bardez, tinham o pagode, dedicado á sua deusa tute- lar, Xry Xanta Durga Nerlicarina, na mesma aldeia; mas, depois da conquista de Goa, para evitar profanações, que as antigas guerras, entre povos de tão diversa religião, determinavam, transferiram a imagem da Deusa para Mandrém do concelho de Perném, onde erigiram um pa- gode em sua honra e se celebram as ceremonias do res- pectivo culto;

Mostra-se que, ameaçando ruina o pagode da deusa tu- telar das aldeias de Nerul e Verém dos Reis Magos, sito em Mandrém, certos moradores de Nerul, que representa vam a mazania d'esse pagode, considerando — que as ceremonias do culto em Mandrém, a cêrca de 30 kilome- tros de Nerul, eram singularmente dispendiosas e incom- modas, — que o cofre do pagode não podia custear a des- pesa com a reconstrucção e reparação constante do *auto de inspecção*, de fl. 4 e seguintes, — que o artigo 12.º do Compromisso do pagode, approvado por portaria provin- cial publicada no *Boletim Official* n.º 84, de 22 de outu- bro de 1907, permittia á mazania deliberar sobre a trans- ferencia da deusa, de Mandrém para Verém, numa casa propria, dando conhecimento da transferencia ao adminis- trador do concelho, — que a mesa administrativa e a ma- zania do pagode, em sessão de 20 de outubro de 1909, havia deliberado fazer essa transferencia, — solicitaram, em 20 de dezembro de 1909, do governador geral da India, que ordenasse ao administrador do concelho de Per- ném que remetesse os livros e mais documentos, respei- tantes ao pagode, existentes na sua administração, ao ad- ministrador do concelho de Bardez, a cuja jurisdicção fi- caria pertencendo o referido pagode;

Mostra-se que, solicitada a informacção dos administra- dores dos concelhos de Perném e Bardez, o administrador do concelho de Perném, em 23 de dezembro de 1909, in- formou: — que não reputava inconveniente o deferimento da pretensão; — que, sobre a installação dos idolos em Verém, não podia informar, por se tratar de objecto ex- tranho á sua competencia; — que, depois de superior- mente haver sido tomada qualquer deliberacção sobre este assunto, seriam transferidos os documentos referentes a esse pagode, sendo certo que o archivo da corporação e o cofre continuam a estar em Verém, em virtude de au- torização superior; e o administrador do concelho de Bar-

dez, em 12 de janeiro de 1910; — que, embora não fosse permittido aos gentios construir os seus pagodes nas Velhas Conquistas, nem fazer seus cultos e devoções em ca- sas particulares com forma exterior de templo, parece-lhe poder deferir-se a pretensão dos requerentes, attendendo a que, residindo, na sua maior parte, em Verém, preten- dem a transferencia da sua deusa, do pagode de Man- drém para uma casa particular em Verém, sem forma ex- terior do templo, no uso da autorização que lhes é confe- rida pelo artigo 12.º do citado Compromisso, approvado por portaria provincial de 22 de outubro de 1907;

Mostra-se que, em officio de 17 de janeiro de 1910, que acompanhou uma representacção dos habitantes catho- licos de Nerul e Verém, o vigario geral communicou ao governador geral, que os gentios da aldeia Nerul, contra- riados pelo despacho terminante do governador geral, na celebração das suas festividades no barracão que, annual- mente levantavam no pateo da casa de Visshonata Porobo Darvotcar, de Nerul, pretendem agora trazer o seu idolo de pagode de Mandrém e collocá-lo provisoriamente em qualquer casa da referida aldeia, e depois transferi-lo para a do dito Darvotcar, em construcção; por isso pedia ao governador geral que não autorizasse a transferencia so- licitada e obrigasse o referido Visshonata Porobo Dar- votcar a assinar termo na administração do concelho de Bardez, declarando que não destinará a casa em cons- trucção para pagode e que nella não serão celebradas as festividades idolatras;

Mostra-se que, na referida representacção, em data de 17 de janeiro, os catholicos da aldeia Nerul, bairro Ver- rém dos Reis Magos; allegam:

— que, pretendendo a comunidade gentilica de Nerul e Verém dos Reis Magos, solemnizar uma festividade idola- tra, denominada *Shree-Rama-Novôme*, com culto publico num barracão *had hoc* levantado no pateo fronteiro das casas de Visshonata Porobo Darvotcar, de Nerul, no anno de 1908, o Governo por despacho de 11 de abril do mesmo anno, não concedeu a autorização requerida em nome de Darvotcar; e d'esse despacho recorreu-se para o Supremo Tribunal Administrativo;

— que em março de 1909, a referida comunidade, pretendendo celebrar a mesma solemnidade, requereu su- periormente a necessaria autorização, e foi indeferido este requerimento com o seguinte despacho do governador ge- ral: «*É assunto resolvido por despacho de 11 de abril de 1908 de S. Ex.ª o Sr. Governador Geral, de que o requere- nte recorreu, tendo por isso de se aguardar a decisào su- perior*»;

— que a comunidade gentilica referida, não desistindo dos seus propositos, começou no anno de 1909 a construir uma casa na propriedade e proximidades das casas do re- ferido Darvotcar, em Nerul, que se acha em meia obra; e, embora não tenha apparencia e forma exterior de tem- plo, destina-se a pagode, como é voz corrente;

— que, tendo os habitantes catholicos representado em tempo contra essa construcção perante a autoridade admi- nistrativa do concelho, compareceu esta no local e obteve do supposto proprietario da construcção — um estrangeiro que já se retirou para a sua patria, o compromisso de que a casa não seria transformada em pagode;

— que a pretensão de transferir o pagode de Mandrém para Nerul, Verém dos Reis Magos, e celebrar na casa respectiva, embora sem forma exterior de templo, mas com publicidade, as ceremonias do culto gentilico, imprime foros de verdadeiro pagode a essa casa — o que as leis vigentes não permitem fazer nas velhas conquistas, pois que, segundo as antigas ordenanças dos vice-reis e gover- nadores da India, em tudo conformes com os desejos dos reis, não é permittida nas velhas conquistas nenhuma ma- nifestação publica de paganismo, nem a criação de qual- quer pagode — doutrina esta que se conforma com a Carta Constitucional, que apenas permite por tolerancia civil aos não catholicos professar a sua religião somente com o culto estritamente domestico e privado da familia em suas casas, sem nenhuma manifestação exterior;

Mostra-se que certos moradores das aldeias de Nerul e Verém dos Reis Magos, que representavam a mazania do pagode sito em Mandrém, referindo-se á sollicitação de 20 de dezembro de 1909 e á representacção dos catholicos de Nerul e Verém dos Reis Magos, de 17 de janeiro de 1910, insistem, em 3 de fevereiro, na sua pretensão de transfe- rir a deusa de Mandrém, e, em sustentação dos seus de- sejos, allegam:

— que a transferencia sollicitada não offende a religião do Estado, pois a installação da deusa será feita numa casa sem forma exterior de templo e com culto interno;

— que a lei não prohibe, antes reconhece, na India, o direito de exercer o culto gentilico, e até o Estado inter- vem nesse exercicio pela administração dos pagodes, sendo de resto conhecida a disposicção dos artigos 6.º e 145.º, § 4.º, da Carta Constitucional;

— que em Pangim, Mapuçá e outras localidades exis- tem pagodes, onde são celebradas as ceremonias do culto gentilico; e d'esse facto nunca adveiu á religião do Es- tado qualquer desprestigio, ou á ordem publica a minima perturbação;

Mostra-se que o governador geral, em despacho de 22 de fevereiro, determina que se aguarde a resolução do re- curso que se acha pendente, a qual estabelece doutrina;

Mostra-se que alguns moradores de Nerul e Verém dos Reis Magos, referindo-se aos termos anteriores d'este pro- cesso, e, de modo especial, ao despacho de 22 de feve- reiro de 1910, allegam que não existe qualquer recurso pendente, cuja resolução possa esclarecer a questào a que se refere este processo; em 1908 o Governo Geral indeferiu a pretensão de Visshonata Porobo Darvotcar, de

Nerul, que desejava celebrar uma festividade em honra de Xry-Ramnavamis, num barracão que havia levantado no pateo das suas casas; d'esse indeferimento recorreu o mesmo Darvotcar para o Supremo Tribunal Administra- tivo, sendo este recurso, em sessão de 2 de dezembro de 1908, julgado deserto por falta de preparo;

Mostra-se que o governador geral, em 7 de maio de 1910, despachou sobre esse documento nos seguintes ter- mos: «*Resolvido por meu despacho de 22 de fevereiro de 1910*»;

Mostra-se que d'este despacho vem o presente recurso. O que tudo visto e ponderado, ouvido o Ministerio Pu- blico:

Considerando que as partes são legitimas e os proprios que estão em juizo e que este recurso foi interposto no prazo legal, pois não decorreram os quinze dias, fixados no artigo 3.º do decreto de 2 de setembro de 1901, desde a publicação no livro-porta, em 9 de março de 1910, do despacho de 7 de março do mesmo anno, até a assinatura do termo de recurso, em 22 de março de 1910, sendo certo que o despacho de 22 de fevereiro de 1910 não foi publicado no *Boletim Official*, intimado, publicado no li- vro-porta ou notificado;

Considerando que neste recurso foi empregado o pro- cesso competente;

Considerando que, embora a religião official do Estado seja a catholica, apostolica, romana (Carta Constitucio- nal, artigo 6.º), ninguém pode ser perseguido por motivo de religião, uma vez que respeite a do Estado e não offenda a moral publica (Carta Constitucional, artigo 145.º § 4.º);

Considerando que, após um regime de intolerancia reli- giosa, que, com ligeiras intermitencias, caracterizou nos seculos XVI e XVII a influencia portuguesa na India, co- meçou de manifestar-se uma salutar reacção inspirada na tolerancia religiosa, que, timidamente affirmada em al- guns factos e diplomas, se definiu em verdadeira politica de tolerancia com a acquisição das Novas Conquistas (conforme o decreto sobre consulta do Supremo Tribunal Administrativo, de 25 de maio de 1910, no *Diario do Go- verno* n.º 140, de 30 de junho de 1910);

Considerando que, depois da acquisição das Novas Con- quistas, a soberania portuguesa na India adopta uma firme politica de tolerancia, para que o espirito publico se achava preparado, e, nessa orientacção, tem tolerado a religião gentilica dos hindús, como demonstram inumeros diplomas (conforme o decreto citado);

Considerando que, nos termos da legislação vigente, os habitantes da India que professam a religião gentilica, teem direito a celebrar as ceremonias inherentes á reli- gião que professam, desde que respeitem a religião do Estado, não offendam a moral ou perturbem a ordem pu- blica;

Considerando que a transferencia da imagem da deusa Xry Xanta Durga Nerlicarina, de Mandrém, do concelho de Perném, para as aldeias de Nerul ou Verém, do con- celho de Bardez, a fim de, numa casa appropriada, sem forma externa de templo, serem celebradas em honra da deusa as cerimoniaes da religião hindú, não offende a reli- gião do Estado ou a moral, nem perturba a ordem pu- blica;

Considerando que o compromisso do pagode de Xanta Durga Nerlicarina, de 15 de outubro de 1907, approvado por portaria provincial da mesma data, publicada no *Bo- letim Official* do Estado da India, de 22 de outubro de 1907, confere á mazania do referido pagode o direito de deliberar sobre a transferencia da deusa, de Mandrém para Verém ou Nerul, numa casa propria, dando conheci- mento ao administrador (Compromisso cit., artigo 12.º);

Considerando que, desde a transferencia do pagode da deusa, de Nerul para Mandrém, os habitantes hindus de Verém praticam alguns dos seus actos religiosos na mesma aldeia de Verém, onde se acha outra imagem da deusa, numa casa propria, sem que de tal facto resulte offensa á religião do Estado ou á moral, ou perturbação de ordem publica, como demonstram os documentos de fl. 30-33;

Considerando as informacções dos administradores dos concelhos de Perném e Bardez;

Considerando que a prohibição de se edificarem novos pagodes, constante da provisào de 29 de agosto de 1856 (no *Archivo Português Oriental*, Nova Goa, 1857 a 1876, fasciculo 5.º, parte 2.ª, documento 576, pagina 612), per- tence ao periodo de intolerancia religiosa, que, com ligeiras intermitencias, caracterizou nos seculos XVI e XVII a influencia portuguesa na India (Conforme decreto sobre consulta do Supremo Tribunal Administrativo, citado), sendo de observar que, depois do aviso regio de 24 de março de 1830, citado a fl. 36, foi publicado o officio de 7 de março de 1849, dirigido pelo secretario geral ao commandante da provincia de Canácona, que consigna a seguinte doutrina:

«Tendo subido á presenca de S. Ex.ª o Sr. Governa- dor geral d'este Estado, numa representacção dos mandu- cares da Rainha de Sundém, moradores em Poinquinim d'essa provincia, pedindo serem reparadas das violencias que praticam os que estão separados da união do Pagode ali existente; me encarrega de dizer a V. S.ª que não só conceda que os ditos manducares levantem no palmar da referida Rainha, sua Pedra ou Cul-Deus e lhe façam ado- racção; mas até evite qualquer pretensão contraria ou pre- texto dos que adoram no Pagode Pordeci, isto é, nessa palhoça que primeiro ergueram na Aldeia Canácona, e onde collocaram seu idolo com consentimento dos gauncares da mesma Aldeia; e ao qual tem pretendido loucamente sujeitar a adoração e culto dos manducares, porque assim sustentavam seus caprichos e principalmente algum ren-