

consequentemente, tem de ser ouvido sobre a forma de fiscalizar convenientemente a aplicação das suas receitas;

Considerando que é indispensável nomear uma comissão administrativa incumbida de gerir e administrar as obras que é necessário realizar, estando logicamente indicado que essa comissão seja constituída com pessoas que superintendam nos serviços de justiça da cidade de Coimbra, com o representante do seu município e com um técnico, que ali ocupe funções oficiais, encontrando-se nestas condições o engenheiro-chefe da Divisão de Estradas do Distrito de Coimbra, que pode prestar a sua colaboração mediante uma remuneração mais diminuta do que a que teria de atribuir-se a qualquer outro que não estivesse naquela situação;

Tendo sido ouvido o Conselho Superior Judiciário:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Justiça e dos Cultos, o seguinte:

1.º É constituída uma comissão composta do Presidente do Tribunal da Relação de Coimbra, do Procurador da República junto desse Tribunal, do secretário da Presidência daquela Relação, do secretário da referida Procuradoria da República, do juiz da 1.ª vara cível da comarca de Coimbra, do presidente da Comissão Municipal Administrativa de Coimbra, e do engenheiro-chefe da Divisão de Estradas do Distrito de Coimbra, à qual incumbe administrar e gerir as obras de adaptação do Palácio Ameal aos serviços de justiça da cidade de Coimbra, nos termos e condições de seguida definidos;

2.º A comissão será presidida pelo presidente da Relação, ficando o expediente a cargo do funcionário encarregado dos serviços da 3.ª secção da Secretaria da Presidência desse Tribunal;

3.º A comissão será desempenhada sem prejuízo dos serviços dos respectivos cargos dos seus vogais, cumulativamente com eles o gratuitamente, excepto quanto ao engenheiro-chefe da Divisão de Estradas do Distrito de Coimbra, que receberá, enquanto durarem os trabalhos da comissão, a gratificação mensal de 400\$, e quanto ao funcionário encarregado do expediente, que receberá a gratificação que lhe for atribuída pela comissão, mas nunca superior a 50\$ por cada mês de serviço; gratificações que não serão sujeitas a qualquer imposição legal, salvo a do imposto do selo do recibo;

4.º O vogal engenheiro chefe da Divisão de Estradas do distrito de Coimbra terá especialmente a seu cargo a direcção das obras do edificio, o estudo das adaptações a realizar, conforme as indicações dos outros vogais da comissão, tendo em vista a natureza dos serviços a instalar, e bem assim a organização de projectos, dos respectivos cadernos de encargos e a fiscalização das obras a executar;

5.º Levantada a planta do edificio e feito o estudo das obras a realizar, será o projecto submetido à apreciação do Conselho Superior Judiciário, que o aprovará se reconhecer que êle satisfaz ao fim que se tem em vista, ou lhe introduzirá as modificações que parecerem convenientes, em caso contrário;

6.º As obras bem como o fornecimento de materiais serão adjudicados de preferência por tarefas ou empreitadas, salvo quando a comissão, tendo em vista a natureza dos serviços, resolver, sob proposta fundamentada do vogal engenheiro chefe, fazer as obras por administração directa, contratando neste caso o pessoal necessário;

7.º A quantia de 1:000.000\$ concedida para as obras a que se refere esta portaria será transferida desde já, do cofre respectivo, por meio de cheque assinado pelo presidente do Conselho Superior Judiciário, para o presidente da Relação de Coimbra, que a depositará, em

nome da comissão, na Caixa Geral de Depósitos, nas condições que esta tiver por mais convenientes;

8.º A comissão compete ordenar o pagamento das despesas, ou nos prazos constantes dos respectivos contratos de empreitada ou de fornecimento de materiais, ou semanalmente, quando se trate de serviços assalariados, mas até o dia 8 de cada mês a comissão enviará ao Conselho Superior Judiciário uma nota das despesas feitas e pagas no mês anterior, instruída com os respectivos documentos justificativos, a fim de o mesmo Conselho verificar a regularidade das contas, examinando se as despesas estão convenientemente documentadas e se os pagamentos se efectuaram em conformidade com o estatuido nos contratos, ou com o que constar desses documentos;

9.º Findas as obras a comissão apresentará um relatório circunstanciado dos seus trabalhos e será o edificio vistoriado por um dos inspectores judiciais, designado pelo Conselho Superior Judiciário, a fim de se verificar se foi convenientemente executado o projecto a que se refere o n.º 5 desta portaria, lavrando-se o competente auto, que será assinado na secretaria daquele Conselho.

10.º O secretário director geral do Ministério da Justiça e dos Cultos outorgará como representante do Estado na escritura de compra do Palácio Ameal.

Paços do Governo da República, 21 de Janeiro de 1928.—O Ministro da Justiça e dos Cultos, *Manuel Rodrigues Júnior*.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Direcção Geral da Marinha

Direcção da Marinha Mercante

Decreto n.º 14:950

Considerando o disposto no artigo 3.º do decreto n.º 12:383, de 27 de Setembro de 1926;

Considerando a necessidade de manter actualizada toda a regulamentação técnica sobre segurança da navegação;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É aprovado o regulamento sobre ventilação a bordo das embarcações, o qual baixa assinado pelo Ministro da Marinha.

Art. 2.º O Ministério da Marinha pode actualizar o regulamento mencionado no artigo anterior logo que circunstâncias de carácter técnico indiquem a oportunidade de uma tal modificação.

Art. 3.º Este decreto entra em vigor no dia 1 de Julho de 1928.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 24 de Janeiro de 1928.—ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA—*José Vicente de Freitas—Manuel Rodrigues Júnior—João José Sinel de Cordes—Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa—Agnelo Portela—António Maria de Bettencourt Rodrigues—Alfredo Augusto de Oliveira Machado e Costa—Artur Ivens Ferraz—José Alfredo Mendes de Magalhães—Felisberto Alves Pedrosa.*

Regulamento sobre a ventilação a bordo das embarcações

CAPÍTULO I

Artigo 1.º Todos os locais destinados a alojamentos da tripulação ou de passageiros devem ter bastante ar, mesmo quando as escotilhas estão fechadas.

§ 1.º As capitâneas devem vigiar em especial por que haja uma boa aeração, em todas as circunstâncias, nas cobertas afectas ao alojamento de passageiros.

§ 2.º Com o fim expresso neste artigo pode ser imposta a ventilação artificial.

Art. 2.º Os colectores (condutor ou *trunks*) da ventilação não devem em regra atravessar as anteparas estanques abaixo do pavimento das anteparas.

§ único. Se porém não é possível satisfazer ao preceito contido neste artigo, devem então esses tubos ou *trunks* ser providos de válvulas estanques ou de portas estanques, de forma a ser possível garantir a estanqueidade de cada antepara transversal.

Art. 3.º Podem ser aceitas instalações de ventilação artificial desde que resultem, pelo menos, tão eficientes como a ventilação natural indicada por este regulamento.

§ único. A capitania do porto pode exigir um plano detalhado e respectiva memória descritiva de qualquer instalação de ventilação artificial existente a bordo.

Art. 4.º Convém que nas instalações de ventilação artificial sejam observadas tanto quanto possível as regras de Taylor ou outras julgadas equivalentes.

Art. 5.º Nas instalações de ventilação artificial ou natural, mas tendo ramais ou *trunks*, devem as entradas e saídas de ar, colocadas horizontalmente, ser providas de rede metálica.

Art. 6.º As braçolas para chaminés dos fogões devem ser independentes das que são destinadas a ventiladores.

Art. 7.º O sistema de ventilação dos compartimentos de passageiros deve ser completamente independente da ventilação dos espaços da tripulação, do gado ou da carga.

Art. 8.º A ventilação de cada coberta deve ser feita independentemente da dos porões ou das cobertas inferiores ou superiores.

Art. 9.º A ventilação dos alojamentos entre as amuradas e o local do aparelho motor deve ser aumentada de um terço, pelo menos, relativamente à ventilação dos outros locais habitados.

Art. 10.º Os ventiladores de cogumelo (*mush-room*) ou de colo de cisne (*swan-neck*), empregados na ventilação de pequenos alojamentos, devem ser fortes e bem cravados para o pavimento.

CAPÍTULO II

Ventiladores em locais destinados a lastro de água, ou combustível líquido ou a carga

Art. 11.º Os ventiladores situados dentro de tanques para água ou para combustível devem ter escantilhões próprios para a pressão que têm de suportar.

Art. 12.º Os ventiladores dos tanques de combustível líquido devem ser completamente estanques no intervalo entre dois pavimentos sucessivos.

§ único. Esses ventiladores devem ter rede metálica na sua abertura superior.

Art. 13.º Os *cofferdams*, casa das bombas e outros espaços que podem ter óleo, derramado de tanques ou de encanamentos, devem ser devidamente ventilados.

§ único. Torna-se indispensável que os meios existentes a bordo para a drenagem dos vapores do óleo sejam eficientes embora possam ser constituídos por ventilação artificial ou por injeção de vapor.

Art. 14.º As braçolas dos ventiladores, no pavimento superior, devem em geral ter uma altura não inferior a 910 milímetros, salvo nos navios do tipo *raised quarter deck* e nos outros casos considerados nos parágrafos que seguem.

§ 1.º Nos pavimentos superiores de embarcações cuja imersão não excede a que é atribuída às de superestruturas completas (*complete superstructure vessels*) e nos pavimentos de superestruturas a altura mínima das braçolas dos ventiladores é de 760 milímetros, excepto nos pavimentos das superestruturas compreendidas dentro de um quarto do comprimento da embarcação a contar da roda de proa em que essa altura não deve ser menor do que 910 milímetros.

§ 2.º As braçolas de ventiladores mais altas do que 910 milímetros, não apoiadas em estruturas adjacentes, devem ser suportadas por esteios ou esquadros cravados para o pavimento.

Art. 15.º Os escantilhões das braçolas e a sua ligação para o pavimento devem satisfazer às tabelas 1 e 2:

TABELA N.º 1

Braçolas de ventiladores

Diâmetro interno da braçola Milímetros	Chapa da braçola Milímetros	Aro de cantoneira que é cravado ao pavimento Milímetros
150 e não excedendo 200	7,5	75 × 75 × 8,5
Além de 200 e não excedendo 220	8	75 × 75 × 9
Além de 220 e não excedendo 320	8,5	90 × 90 × 9,5
Além de 320 e não excedendo 380	9	90 × 90 × 10
Além de 380 e não excedendo 430	9,5	90 × 90 × 10,5
Além de 430	10	90 × 90 × 11

TABELA N.º 2

Cravações das braçolas dos ventiladores para o pavimento

Diâmetro interno da braçola Milímetros	Diâmetro do rebite Milímetros	Número de rebites na aba vertical	Número de rebites na aba horizontal	Observações
300	19	11	15	Nos ventiladores de diâmetro menor do que 300 milímetros os rebites devem ter diâmetro igual a 19 milímetros e ser intervalados de 4 diâmetros, centro a centro.
330	19	12	16	
350	19	13	18	
380	19	14	19	
400	22	14	19	
430	22	14	20	
460	22	15	21	
480	22	16	22	
510	22	17	23	

Art. 16.º Deve haver uma virola de aço cravada à braçola do ventilador para servir de apoio ao pavilhão.

§ único. A posição dessa virola deve ser tal que o pavilhão fique metido na braçola por uma altura não inferior a 380 milímetros.

Art. 17.º A braçola deve cravar directamente à chapa do pavimento.

§ único. Se o pavimento é forrado de madeira a aba vertical da cantoneira deve ficar, pelo menos, 10 milímetros mais alta do que a madeira do pavimento.

Art. 18.º Se a espessura das chapas do pavimento é menor do que 10 milímetros, deve então ser colocado um reforço local por causa da braçola do ventilador.

§ 1.º Esse reforço pode ser constituído por um contraforte de chapa, de espessura não inferior a 7^{mm},5 e de largura e comprimento não inferiores ao dobro do diâmetro do ventilador.

§ 2.º Não havendo pavimento de chapa, deve ser cravada uma chapa de 10 milímetros de largura igual a duas vezes a largura do ventilador, cravada para os vaus; esta chapa recebe depois a cravação da cantoneira da braçola.

§ 3.º Se os vaus estão dispostos em balisas alternadas e o ventilador tem mais de 300 milímetros de diâmetro, deve ser aplicado um bocado de cantoneira, no sentido do comprimento da embarcação a um e outro lado da braçola.

Art. 19.º As braçolas de todos os ventiladores devem ser munidas de tampas fortes e capas de lona ou outro meio eficiente de fechar os ventiladores quando estejam desmontados os pavilhões.

CAPÍTULO III

Ventilação dos locais destinados ao transporte de gado

Art. 20.º Os proprietários ou armadores devem prover à ventilação das suas embarcações destinadas ao transporte de gado.

Art. 21.º A ventilação natural inclui os *trunks*, ventiladores de pavilhão, vigias, esbarros ou conchas para o vento (*wind scoops*) e ventiladores de lona.

§ 1.º Todas as superestruturas que não têm de ser completamente fechadas durante a navegação e todas as cobertas devem ter ventiladores em número e dimensões suficientes, abrindo em posição livre de qualquer obstrução.

§ 2.º Os ventiladores destinados à admissão do ar devem ser marcados com um *A*, ao passo que os de extracção do ar impuro devem ser marcados com um *E*.

§ 3.º O intervalo entre as vigias deve ser, no mínimo, o seguinte:

Superestruturas de grande comprimento — 4^m,90 (18 pés).

Cobertas — 3^m,66 (12 pés).

§ 4.º Deve haver esbarros para o vento (*wind scoops*) em todas as vigias.

§ 5.º Deve haver a bordo ventiladores de lona, com 0^m,76 (30 polegadas) de diâmetro, e boca muito larga (de preferência quadrada); o número desses ventiladores deve ser, no mínimo, de dois por coberta e porão e, nas superestruturas, onde seja julgado indispensável.

Art. 22.º Além da ventilação natural, deve haver, em todos os locais affectos ao transporte de gado, uma instalação de ventilação artificial por meio de ventoinhas, ou outro sistema, capazes de aspirar todo o ar viciado da parte de ré e, sendo necessário, da parte de vante de cada compartimento, e de fazer sair esse ar acima do pavimento mais alto.

CAPÍTULO IV

Ventilação nos alojamentos da tripulação

Art. 23.º Se a tripulação está alojada no castelo de proa, ou de popa ou em casotas, deve haver dois ventiladores, um para a entrada de ar outro para a saída de ar viciado.

§ 1.º A posição dos ventiladores deve ser tal que possam estar abertos em condições ordinárias de tempo.

§ 2.º A abertura inferior de um ventilador não deve corresponder a um beliche, mas se isto não é viável deve ser feito um *trunk* abrindo fora do beliche.

§ 3.º Um dos ventiladores deve ter o tubo terminando inferiormente, pelo menos, à altura do van.

Art. 24.º Podem ser usados ventiladores de cogumelo nas casotas, mas não devem ser permitidos nos castelos de proa, a não ser que tenham uma altura, sobre o pavimento, não inferior a 0^m,910.

§ único. Nos castelos de proa, de pequena altura, devem os ventiladores ter altura não inferior à borda falsa.

Art. 25.º Sempre que seja praticável deve cada camarote ter um ventilador do tipo vulgar, do de cogumelo ou de colo de cisne (*swan neck*), colocado no pavimento acima do camarote.

Art. 26.º O diâmetro mínimo dos ventiladores dos ranchos é de 13 centímetros (5 polegadas).

Art. 27.º Os ventiladores vulgares (*cowl ventiladores*) ou equivalentes, respeitantes a um compartimento, devem ter uma área total livre, de, pelo menos, 38^{cm²},7 (6 polegadas quadradas) por cada tripulante alojado nesse compartimento, ou sejam 19^{cm²},35 para os ventiladores de entrada de ar e outro tanto para os ventiladores de saída do ar.

Art. 28.º As enfermarias devem ter ventilação independente.

§ 1.º Os ventiladores de entrada de ar devem ter 32 centímetros quadrados por pessoa.

§ 2.º Os ventiladores de saída de ar devem ter igual secção.

Art. 29.º As vigias, corredores, portas e outras aberturas não especialmente feitas com o fim da ventilação não são consideradas como meios efficientes de ventilação dos alojamentos dos tripulantes.

Art. 30.º Os alboios, podendo ser abertos, ainda que sejam muito úteis como meios suplementares de ventilação dos espaços sobre os quais estão montados, não podem ser considerados como ventiladores efficientes em todas as condições de tempo e não devem, por isso, ser aceitos em lugar dos ventiladores vulgares requeridos neste regulamento.

Art. 31.º Sempre que um castelo de proa ou uma casota seja dividida por uma antepara longitudinal deve haver o necessário cuidado em se garantir uma ventilação completa de cada compartimento.

Art. 32.º Em todos os barcos, navegando com climas tropicais, deve haver uma abertura conveniente no pavimento acima dos alojamentos destinados a marinheiros e pessoal do fogo, para receber um ventilador de lona de diâmetro não inferior a 46 centímetros (18 polegadas).

§ 1.º Esta abertura pode consistir num alboio, ou escotilha, ou abertura no pavimento, susceptível de ser fechada.

§ 2.º Pode ser aceito qualquer outro meio de introdução de ventiladores de lona.

Art. 33.º As retretes e urinóis da tripulação devem ser convenientemente ventilados, embora, com esse fim, nem sempre sejam indispensáveis ventiladores de pavilhão ou de cogumelo.

Art. 34.º As casas de banho, as casas de lavagem, estufas, armários de arrecadação de fatos de trabalho e de encerados devem ser bem ventilados.

Art. 35.º Pode ser aceita a ventilação artificial nos termos referidos no artigo 3.º

CAPÍTULO V

Ventilação nos locais destinados a passageiros de coberta (steerage passengers)

Art. 36.º O sistema de ventilação usado deve permitir uma perfeita aeração dos locais habitados.

Art. 37.º No caso de ventilação natural a posição dos ventiladores deve ser tal que esses possam ser utilizados em condições normais de tempo.

§ 1.º A ventilação de cada coberta deve ser independente da das cobertas superiores e da dos porões.

§ 2.º O emprêgo dos ventiladores nos alojamentos dos passageiros de coberta deve satisfazer às seguintes regras:

a) A superfície total livre dos ventiladores, medida na sua parte mais estreita, não deve ser inferior a 32 centímetros quadrados por cada adulto alojado no compartimento, sendo 16 centímetros quadrados nos ventiladores de entrada de ar e 16 centímetros quadrados nos extractores, não entrando em consideração com a área das vigias, portas, escotilhas, alóios, etc., e, em geral, com todas as aberturas que não foram construídas só para ventilação;

b) Se o alojamento é situado na parte compreendida entre as amuradas e a casa da máquina ou das caldeiras a superfície dos ventiladores deve ser aumentada dum terço;

c) Os ventiladores devem terminar a uma altura razoável acima do convés e em situação desimpedida;

d) A superfície do pavilhão deve ser 50 por cento maior do que a do tubo do ventilador;

e) Se os tubos dos ventiladores formam curvas ou ângulos de valor superior a 30° deve ser aumentada a superfície de ventilação, exigida na alínea a), na seguinte proporção:

Curvas de 30° a 60°, aumento de 5 por cento por cada curva;

Curvas de 60° a 90°, aumento de 10 por cento por cada curva;

Ângulos de 30° a 60°, aumento de 16 por cento por cada ângulo;

Ângulos de 60° a 90°, aumento de 36 por cento por cada ângulo.

Se o raio interior da curva é menor do que o diâmetro do tubo considera-se a curva como um ângulo.

f) O número de ventiladores, independentemente das considerações de superfície, não deve ser inferior ao seguinte:

Número de pessoas num compartimento	Número mínimo de ventiladores
Até 75	2
De 76 a 125	3
Mais de 126	4

g) O diâmetro de cada ventilador dos alojamentos não deve, em regra, ser inferior a 25 centímetros; também não deve ser superior a 50 centímetros, salvo no caso de ventiladores comuns a dois ou mais compartimentos, não devendo contudo o tubo de comunicação com cada compartimento exceder 50 centímetros;

h) Podem ser aceites, em substituição dos ventiladores vulgares, caixões (*trunks*), terminando a uma altura suficiente sobre o convés para poderem estar abertos com todo o tempo. Estes *trunks* podem ser considerados como aberturas de admissão ou de saída de ar, dispondo-se então ventiladores, respectivamente para a saída ou entrada de ar, com superfície dupla da exigida para ventiladores do tipo usual;

i) As enfermarias devem ter ventiladores próprios, calculados para uma superfície dupla da exigida para os alojamentos e providos de disposição permitindo variar a secção de passagem do ar;

j) Supondo que a velocidade do ar através dos ventiladores é de 24^m,5 por minuto, então o volume de ar admitido por um ventilador do diâmetro mínimo de 25 centímetros é de 23^m3,300 (aproximadamente 23^m3,500) por hora e por pessoa.

Art. 38.º Podem ser aceites disposições mecânicas de ventilação desde que a Direcção da Marinha Mercante lhes reconheça uma eficácia não inferior à da ventilação obtida pelos ventiladores usuais providos de pavilhões.

§ 1.º A quantidade de ar fornecida por hora e por pessoa, em condições normais, não deve ser inferior a 23^m3,500, devendo ser aumentada de um terço nos alojamentos entre a casa da máquina e das caldeiras e as amuradas.

§ 2.º Para as enfermarias o volume de ar deve ser de 47 metros cúbicos por hora e por pessoa.

§ 3.º Nos casos de ventilação artificial devem existir disposições, consistindo numa possível comunicação eventual entre condutos de ar de dois ou mais ventiladores mecânicos ou em meios sobressalentes de ventilação, destinadas a garantir a ventilação nos locais dos alojamentos dos passageiros de coberta.

Paços do Governo da República, 24 de Janeiro de 1928. — O Ministro da Marinha, *Agnezo Portela*.

Decreto n.º 14:951

Considerando o disposto no decreto n.º 12:383, de 27 de Setembro de 1926, e mais especialmente no seu artigo 3.º;

Considerando que as instalações frigoríficas a bordo devem obedecer a preceitos de segurança, não só em virtude das altas pressões empregadas, como ainda porque da fuga de gases pode resultar o perimento de vidas;

Considerando ainda a necessidade de se manterem actualizadas todas as disposições de carácter técnico em harmonia com as convenções internacionais sobre transportes;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É aprovado o regulamento sobre instalações frigoríficas a bordo das embarcações, o qual baixa assinado pelo Ministro da Marinha.

§ único. O Ministério da Marinha pode actualizar as disposições contidas nesse regulamento logo que circunstâncias de carácter técnico ou internacional tenham indicado a oportunidade duma tal modificação.

Art. 2.º Este decreto entra em vigor no dia 1 de Julho de 1928.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução deste decreto com