

Art. 151. Pessoa alguma poderá votar ou exercer privilegio como accionista, enquanto qualquer chamada devida por ella não fôr satisfeita e paga.

Art. 152. A directoria pôde em qualquer tempo, como julgar mais conveniente, receber de qualquer accionista o pagamento de toda ou de alguma parte da importancia remanescente e não pagas as acções possuidas por elle, quer em saldo da importancia de uma chamada pagavel a respeito de outras acções possuidas por elle, ou sem que chamada alguma tenha sido feita, e pelos termos que a todos os respectos determinar.

XV. COMISSO DAS ACCÕES

Art. 153. Si qualquer chamada não fôr paga até 14 dias depois da época marcada para tal fim, o aviso si fôr necessário tendo sido devidamente dado, a directoria poderá em qualquer tempo depois avisar a accionista em falta, ao menos que a chamada com o seu juro marcado antecidentemente seja paga dentro do prazo de 14 dias da entrega do aviso, que sua acção será posta em commisso, e si a dita chamada com os juros não fôr paga dentro dos 14 dias, a directoria poderá em qualquer tempo antes do actual pagamento da dita chamada e juros, declarar a acção em commisso em beneficio da companhia.

Art. 154. Si qualquer accionista, sobre cujas acções registradas a companhia tiver acção e o direito de reter, não pagar à companhia as sommas em relação ás quaes a companhia tem tal direito e acção dentro do prazo de dous mezes do calendario após um aviso escrito pedindo pagamento enviado pela directoria, esta poderá em occasião opportuna antes do actual pagamento declarar as ditas acções ou algumas dellas em commisso em beneficio da companhia. Pelos commissos feitos de conformi lade com este artigo a companhia creditará para pagamento das ditas sommas pelo valor das acções no dia do commisso e pagará qualquer excesso de valor das ditas acções ao accionista em commisso. O preço medio no mercado das ditas acções será considerado como sendo seu valor, si houver preço de mercado; no caso contrario, o valor será estabelecido pela quantia que será fixada por um corretor nomeado pelo presidente da praça do commercio de Londres a pedido da directoria.

Art. 155. Quando qualquer pessoa, com direito a ser accionista registrado por possuir uma acção registrada, deixar de tomar posse após o prazo de seis mezes do calendario e aviso da directoria, esta poderá depois de algum tempo da expiração de tal prazo declarar tal acção em commisso em beneficio da companhia.

Art. 156. O commisso de uma acção envolverá a extincção ao tempo do commisso de todos os interesses, reclamações e demandas contra a companhia em relação a todos os direitos

incidentes á acção, excepto aquelles desses direitos que forem ressalvados pelos presentes.

Art. 157. O commisso de uma acção registrada será sujeito e sem prejuizo a todas reclamações e demandas da companhia ás chamadas atraçadas, si as houver, e correspondentes juros e a todas outras reclamações e demandas da companhia contra o possuidor da acção quando foi posto em commisso e ao direito da companhia de accionar pelo que diz respeito a estas acções.

Art. 158. Mas a companhia não accionará senão na occasião e pelo modo que a directoria achar conveniente, primeiro vendendo a acção em commisso e si o seu importe liquido for menor que a importancia da reclamação; então accionará pela porção não satisfeita pelo producto liquido.

Art. 159. O commisso de qualquer acção poderá, dentro do prazo de 12 mezes, após a declaração do commisso, ser perdido pela directoria a seu arbitrio, pagando o individuo em falta todas as sommas devidas por elle á companhia com juros, todas as despezas occasionadas á companhia por causa de seu não antecipado pagamento e de uma multa, além de cumprir quaesquer outras condições que a directoria achar razoaveis; mas a remissão não poderá ser reclamada como um direito.

Art. 160. O commisso de uma acção não prejudicará os direitos a qualquer dividendo, ou dividendo por acção, já declarado.

Art. 161. As vendas e outras disposições concernentes ás acções em commisso serão feitas pela directoria na época e nas condições que julgar mais conveniente.

Art. 162. Um certificado escripto e sellado por um director e contrassignado pelo secretario, de uma acção ter cahido devidamente em commisso de conformidade com os presentes e estabelecendo o tempo em que cahiu em commisso, será em favor de qualquer pessoa que peça ser accionista, concludente evidencia para os factos assim certificados e uma declaração da emissão de cada certificado será feita nas actas das deliberações da directoria.

Art. 163. As acções declaradas em commisso podem, á vontade da directoria, ser vendidas ou dispostas por ella, ou ser guardadas sem emissão, como julgar-se mais vantajoso á companhia.

Art. 164. As acções declaradas em commisso até que sejam vendidas ou dispostas, serão registradas em nome da companhia, ou de alguma pessoa ou pessoas nomeadas pela directoria, fidei-comissários della e os dividendos serão declarados a fazerem parte do activo da companhia.

Entrega de acções

Art. 165. Os directores podem aceitar de qualquer membro, nos termos e forma que julgarem conveniente, a entrega de suas acções ou de alguma delas.

Nomes, residencia e categoria dos subscriptores

Ernest Mc. Kenna, proprietario, morador em Sheffield Terrace n. 2, Kensington Middlesex.

George Sullivan, contador, morador em High Street n. 121, Poplar Middlesex.

Jas. Jno. Hutchinson, solicitador, morador em Aytoim Road n. 73, Stockwell Surrey.

John Starey, agente, morador em Moray Road n. 44, Finsbury Park Middlesex.

Richard Bagley, negociante, morador em Great Tower Street ns. 11 e 13, Londres.

Henry Taylor, contador, morador em Eckington Gardens n. 12, Hatcham Surrey.

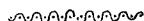
D. de L. Cohen, contador, morador em Oxford Gardens n. 77, Notting Hill Middlesex.

Datado deste dia 10 de Janeiro de 1883.— Testemunha das assignaturas supra — *James Herbert Bonald*, agente de cambio, morador em Cornhill n. 33, Londres.— E. C.

Eu abaixo assignado, tabellião publico desta cidade de Londres, por alvára régio devidamente ajuramentado, reconheço verdadeira a assignatura do Illm. Sr. William Henry Cousins, regidor de companhias anonymas, posta ao fim da memoria de associação e artigos de associação que vão annexos, e certifico que a traducção junta é uma versão exacta e verdadeira da referida memoria e artigos. E para constar onde convier dou a presente certidão que assino e faço sellar com o sello do meu officio, em Londres, aos oito dias do mez de Fevereiro de 1883.— *Veritas*.

Reconheço verdadeira a assignatura supra de William Eustace Venn, tabellião publico desta cidade. E para constar onde convier, a pedido do mesmo, passei o presente, que assinei e fiz sellar com o sello das Imperiaes Armas deste Consulado Geral do Imperio do Brazil, em Londres, aos oito dias de Fevereiro de 1883.— *J. L. C. de Salles*, Consul Geral.

Reconheço verdadeira a assignatura retro do Sr. J. L. C. de Salles, Consul Geral do Brazil, em Londres.— Ministerio dos Negocios Estrangeiros.— Rio de Janeiro, 12 de Março de 1883.— No impedimento do Director Geral, *Alexandre Affonso de Carvalho*.



DECRETO N. 8940 — DE 5 DE MAIO DE 1883

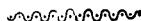
Proroga o prazo do privilegio concedido a João Lourenço de Seixas para fabricar manteiga segundo o melhoramento de sua invenção.

Attendendo ao que Me requereu João Lourenço de Seixas, e de conformidade com o parecer do Conselheiro Procurador da Coroa, Soberania e Fazenda Nacional, Hei por bem Prorrogar por mais cinco annos o prazo concedido por Decreto n. 7691 de 19 de Abril de 1880, prorrogado pelo Decreto n. 8535 de 13 de Maio de 1882, para fabricar manteiga segundo o melhoramento de sua invenção.

Henrique d'Avila, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 5 de Maio de 1883, 62º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Henrique d'Avila.



DECRETO N. 8941 — DE 5 DE MAIO DE 1883

Reuno em um só acto as concessões feitas a Eduardo Klingelhoefer, Dr. De Witt Clinton Van Tuyl e seu associado Augusto Mitchel Greenleaf e Antonio Taaffe para lavrarem e explorarem minas na Província do Paraná.

Attendendo ao que Me requereram Eduardo Klingelhoefer, cessionario de Eduardlo Meinick, e Dr. De Witt Clinton Van Tuyl com seu associado Augusto Mitchel Greenleaf e Antonio Taaffe, concessionarios, aquelle da lavra de ouro e outros mineraes, na comarca de Castro, *ex vi* dos Decretos n. 8094 de 14 de Maio de 1881 e n. 8795 de 9 de Dezembro de 1882, e estes de licença para explorar minas de ouro e outros mineraes na mesma comarca e no rio Tibagy, no municipio do mesmo nome, tudo na Província do Paraná, em virtude dos Decretos ns. 7626 de 14 de Fevereiro de 1880 e 8572 de 10 de Junho de 1882, Hei por bem Conceder-lhes permissão para reunirem em uma suas concessões, as quaes continuarão a regular-se pelos citados decretos com as alterações que com este baixam, assignadas por Henrique d'Avila, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 5 de Maio de 1883, 62º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Henrique d'Avila.

**Alterações a que se refere o Decreto n. 8941
desta data**

I

Fica concedido aos concessionarios Eduardo Klingelhoefer, concessionario do Eduardo Meinick, Dr. De Witt Clinton Van Tuyl, com seu associado Augusto Mitchel Greenleaf e Antonio Taalfe, o prazo de cinco annos não só para começarem os trabalhos das minas concedidas, mas tambem para apresentarem os estudos de exploração, a que alludem os respectivos decretos de concessão, sob pena de caducar este e os anteriores decretos.

Os concessionaries de exploração de minas deverão, dentro do mesmo prazo, indicar os logares onde pretendem minear, onde lhes serão concedidas mais cem datas, além das cincuenta que foram concedidas por Decreto n. 8094 de 14 de Maio de 1881.

II

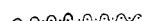
Fica-lhes também concedida a prorrogação do prazo para a medição e demarcação das datas, a que se refere o mencionado decreto.

Esta medição e demarcação deverá estar concluída dentro do prazo de cinco annos.

III

Os prazos de que tratam as clausulas anteriores são improrrogáveis e contidos da data deste decreto.

Palacio do Rio de Janeiro em 5 de Maio de 1883.— *Henrique d'Avila.*



DECRETO N. 8942 — DE 5 DE MAIO DE 1883

Approva os estudos definitivos e orçamento da estrada de ferro de Quarahim a Itaqui, na Província do Rio Grande do Sul, e fixa o maximo capital garantido para a construcção da mesma estrada em 6.000.000\$000.

Hei por bem Approvar os estudos definitivos e orçamento para a construcção da estrada de ferro de Quarahim a Itaqui, na Província do Rio Grande do Sul, na extensão de 183,5 quilometros, e bem assim fixar, nos termos do Decreto n. 8312 de 19 de Novembro de 1881, em 6.000.000\$ o maximo capital garantido à vista dos mesmos estudos e orçamento, os quais

com este baixam rubricados pelo Chefe interino da Directoria de Obras Publicas.

Henrique d'Avila, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Comercio e Obras Publicas, assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 5 de Maio de 1883, 62º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

Henrique d'Avila.

~~~~~

#### DECRETO N. 8943— DE 12 DE MAIO DE 1883

Manda observar o Regulamento internacional designado para prevenir abalroamentos entre navios no alto mar.

Hei por bem, de conformidade com o parecer emitido pelo Conselho Naval sobre o Regulamento organizado de ordem do Governo de Sua Magestade Britannica, para prevenir abalroamentos entre navios no alto mar, Determinar que se observem a bordo dos de guerra e mercantes nacionaes as disposições do citado regulamento, que com o presente decreto são publicadas e assignadas por João Florentino Meira de Vasconcellos, Senador do Imperio, do Meu Conselho, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 12 de Maio de 1883, 62º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

*João Florentino Meira de Vasconcellos.*

#### Regulamento para prevenir abalroamentos em alto mar, a que se refere o Decreto n. 8943 de 12 de Maio de 1883

##### PRELIMINAR

Art. 1.º Nas regras estabelecidas nos artigos subsequentes, os vapores que navegarem exclusivamente à vela serão considerados navios de vela, e os que navegarem unicamente a vapor, ou simultaneamente à vela e a vapor, serão considerados navios a vapor.

## REGRAS CONCERNENTES ÀS LUZES

Art. 2.º As luzes mencionadas nos arts. 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 8º, 9º, 10 e 11 serão empregadas em todas as circunstâncias do tempo, desde o pôr até ao nascer do sol. Nenhuma outra luz deverá ser avistada exteriormente.

Art. 3.º Os navios a vapor navegando terão:

a) No mastro do traquete, ou por ante avante delle, em altura não inferior a 3º acima da borda, uma luz branca que se mostrará uniforme e sem interrupção sobre um arco do horizonte de 20 quartas d'agulha, e collocada de sorte que illumine 10 quartas, a partir da prôa, até 2 quartas a ré da perpendicular dos dous lados do navio. Si a boca do navio for maior de 6º, a altura da luz, acima da borda, não lhe será inferior. O alcance desta luz deverá ser tal que se aviste na distância de cinco milhas, pelo menos, em noite escura e atmosphera limpa.

b) A **EB** uma luz verde preparada para mostrar-se uniforme e sem interrupção sobre um arco de horizonte de 10 quartas d'agulha, collocada de modo que illumine desde a prôa até 2 quartas a ré da perpendicular de **EB**.

O alcance desta luz deverá ser de 2 milhas, pelo menos, em noite escura e atmosphera limpa.

c) A **BBB** uma luz encarnada preparada para mostrar-se uniforme e sem interrupção sobre um arco de horizonte de 10 quartas, e collocada de modo a illuminar desde a prôa até 2 quartas a ré da perpendicular do lado de **BBB**.

O alcance desta luz deverá ser de 2 milhas, pelo menos, em noite escura e atmosphera limpa.

d) Estas luzes, verde e encarnada, devem ser providas com anteparos pelo lado interior do navio de modo que se projectem, pelo menos, um metro avante dellas, e de maneira a evitar que sejam vistas do lado opposto da prôa.

Art. 4.º Quando um vapor estiver rebocando algum navio, terá, além das luzes laterais, duas luzes brancas brilhantes em linha vertical, nunca menos de 0º,91 afastadas entre si, assim de ser differençado dos outros vapores.

Estas luzes serão iguais e collocadas no mesmo lugar onde os demais vapores têm a luz branca.

Art. 5.º a) Todo o navio de vela ou a vapor, que por qualquer eventualidade se ache em estado de não poder navegar ou ter direcção, conservará durante a noite e no mesmo lugar da luz branca que os vapores costumam içar, tres luzes encarnadas em lanternas esphericas de diametro não inferior a 0º,25, dispostas em linha vertical e com intervallos nunca menores de 0º,91; e de dia içará igualmente em linha vertical com intervallos de 0º,91, avante e nunca abaixo do calzez do mastro do traquete, tres espheras negras de 0º,60 de diametro.

b) O navio de vela ou a vapor que estiver empregado na collocação ou concerto de cabo telegraphicó, trará durante a

noite, no logar em que os vapores costumam ter a luz branca, tres lanternas esphericas de diametro, cada uma, não inferior a  $0^m,25$ , em linha vertical, em intervallos nunca menores de  $0^m,91$ ; a primeira e a ultima destas luces serão de côr encarnada e a do meio branca, e de igual intensidade para que todas tenham o mesmo alcance. Durante o dia conservarão na mesma linha vertical com intervallos não inferiores a  $0^m,91$  na altura e não abaixo do calzez do mastro do traquete tres balões de diametro nunca menor de  $0^m,60$ , sendo o de cima e o de baixo de forma espherica e côr encarnada, e o do centro faceado e de côr branca.

•) Os navios de que trata este artigo sómente farão uso das luces lateraes quando estiverem em movimento.

•) As luces e espheras exigidas no presente artigo servem para indicar aos navios que se approximarem, que o navio que as tiver não pôde manobrar para desviar-se. Os signaes, que devem fazer os navios que estiverem em perigo e tenham necessidade de socorro, acham-se indicados no art. 27.

Art. 6.<sup>o</sup> O navio de vela caminhabo por si ou a reboque terá as mesmas luces designadas no art. 3<sup>o</sup> para os vapores em viagem, com excepção da luz branca de que nunca usarão.

Art. 7.<sup>o</sup> Quando não seja possivel aos navios pequenos, em occasião de mau tempo, fixar as luces dos lados, serão estas conservadas no convez nos respectivos lados, promptas para serem apresentadas logo que se approxime qualquer navio, assim de evitar abafroamentos; convindo, porém, que nem a luz verde seja vista por ~~EBB~~ nem a encarnada por ~~EBB~~. Para empregar com mais facilidade estas luces portateis convém que as lanternas sejam pintadas exteriormente da mesma côr da luz respectiva, e providas de anteparos convenientes.

Art. 8.<sup>o</sup> Todo o navio fundeado, de vela ou a vapor, terá onde melhor possa ser vista, nunca, porém, em altura superior a  $6^m$  acima da borda, uma luz branca em lanterna espherica de diametro nunca menor de  $0^m,02$ , de modo a exhibir uma luz clara e não interrompida em torno do horizonte, á distancia pelo menos de uma milha.

Art. 9.<sup>o</sup> As embarcações de praticagem, quando estiverem em serviço na sua estação, não terão as luces determinadas para os outros navios neste regulamento, mas conservarão uma luz branca no topo do mastro, visivel em torno do horizonte; e mostrarão também com intervallos curtos, que não excederão a 45 minutos, uma ou mais luces de lampião.

Estas embarcações, quando não estiverem em serviço de praticagem, em suas respectivas estações, usarão luces semelhantes ás dos outros navios.

Art. 10. a) As embarcações de pesca, de 20 toneladas de registro, quando navegando sem terem n'água os apparelhos de pescaria, farão uso das mesmas luces determinadas para os demais navios em viagem.

**b)** As embarcações de pesca e as de boca aberta de menos de 20 toneladas de registo, quando em movimento, sem que tenham lançado n'água os apparelhos de pesca não serão obrigadas a usar as luces lateraes, mas terão prompta e á mão uma lanterna com vidro verde de um lado e vidro encarnado do outro para que se faça ver oportunamente, assim de evitar abaloamento; porém de modo que a luz verde não seja vista por ~~ESSE~~ e a encarnada por ~~ESSA~~.

**c)** As embarcações de pesca, quando empregadas em pesca com rede de cerco, deverão exhibir duas luces brancas em quaque parte que melhor possam ser vistas. Estas luces serão collocadas de maneira que a distancia, no sentido vertical, de uma a outra não venha a ser menor de 1<sup>m</sup>,85 nem maior de 3<sup>m</sup>,05, e bem assim que a distancia horizontal entre elles, medida no sentido da quilha ou longitudinal, não seja menor de 1<sup>m</sup>,50 nem maior de 3<sup>m</sup>,05.

A mais baixa destas luces ficará mais avante e ambas serão de intensidade que possam ser vistas em torno do horizonte, em noite escura e atmosphera limpa, na distancia de tres milhas pelo menos.

**d)** Todas as embarcações empregadas na pesca com rête de arrastão de qualque qualidade, mostrarão, do logar que melhor se possa dar vista delhas, duas luces, uma encarnada e outra branca; a luz encarnada deve ser collocada superiormente á branca e afastada da outra nunca menos de 1<sup>m</sup>,85 nem mais de 3<sup>m</sup>,7; sendo a distancia horizontal entre elles, si a houver, não maior de 1<sup>m</sup>,5. Estas duas luces serão de tal intensidade e em lanternas construidas de modo que sejam as luces vistas em torno do horizonte, em noite escura e atmosphera limpa, na distancia de tres milhas a branca, e a encarnada na de duas milhas pelo menos.

**e)** As embarcações empregadas na pesca com anzoes, quando tiverem as linhas n'água e o panno caçado, usarão as mesmas luces distinadas ás embarcações de pesca com rês de arrastão.

As embarcações empregadas na pesca com anzoes, quando igualmente tiverem as linhas n'água, mas sem o panno caçado, usarão das mesmas luces indicadas para as embarcações de pesca com rês de cerco.

**f)** Si a embarcação no acto da pesca com rês de arrastão tiver de parar por embarcação das rês entre pedras submersas, ou outro qualque obstaculo, usará da luz e fará o signal de cerração, indicado para os navios fundeados.

**g)** As embarcações de pesca e as de boca aberta poderão em qualque occasião fazer uso das luces de lampejo em addição ás que lhes são determinadas neste artigo.

As luces de lampejo empregadas pela embarcação que pescar com rête de arrastão mostrar-se-hão pela popa; no caso, porém, do arrastão achar-se á ré deverão ~~ellas~~ ser exhibidas á prôa.

39 de 11 de Março de 1883

**b)** As embarcações de pesca e as de boca aberta, quando estiverem fundeadas terão uma luz branca, desde o por até ao nascer do sol, e visível em torno do horizonte na distância de uma milha pelo menos.

**i)** Em tempo de cerração as embarcações que pescarem com rês de círculo ou de arrastão e as de pesca à tamisa com anzóes durante o tempo que tiverem as linhas na água darão sinal, com intervallos, não maiores de dois minutos, por meio de um sopro de trompa, tocando o sino alternadamente.

Art. 11. Os navios que forem sendo alcançados pela popa ou alreta, por outro de melhor marcha, mostrarão à ré uma luz branca ou de lampião com o fim de advertir o navio que se approxima.

#### SIGNAES POR MEIO DE SONS PARA TEMPO DE NEBLINA

Art. 12. Os vapores terão um apito a vapor, ou de outro sistema eficaz de sons por meio de vapor, colocado de maneira que o som não seja interceptado por qualquer obstáculo, e uma corneta ou trompa para soar por meio de um folle ou outro meio mecânico; assim como um sino bastante sonoro.

Os navios de vela terão uma trompa semelhante e mais um sino nas mesmas condições.

Em ocasiões de neblina, quando cahir neve, de dia ou de noite, os signaes especificados neste artigo serão feitos do seguinte modo, isto é:

**a)** Os vapores em viagem farão um sinal prolongado com o apito ou outro instrumento de som a vapor, em intervallos nunca maiores de dois minutos.

**b)** Os navios de vela, navegando, farão os signaes seguintes, com a cerneta ou trompa, com intervallos não excedentes de dois minutos: um sopro quando estiver com a amura a **BBB**; dous successivos quando estiver com a amura a **BBB**; três quando tiver o vento da perpendicular para ré.

**c)** Os vapores e navios de vela, estando parados, farão tocar o sino em intervallos que não excedam a dois minutos.

Art. 13. Todo o navio, quer seja de vela ou a vapor, deverá em ocasião de neblina, cerração ou quando nevar, navegar com pouca marcha.

#### REGRAS PARA GOVERNO E MANOBRA

Art. 14. Quando dous navios de vela se approximarem reciprocamente de modo a correrem risco de abalroamento, um delles se desviará do caminho do outro, do modo seguinte:

**a)** O navio que navegar com vento largo se desviará do que estiver à bolina.

**b)** O navio que estiver à bolina, amurada por **BBB**, se desviará do que navegar do mesmo modo com a amura por **BBB**.

**c)** Quando ambos navegarem a um largo, em diferentes amuras, o navio que tiver o vento por **EBB** se desviará do outro.

**d)** Quando ambos navegarem a um largo com o vento do mesmo lado, o navio que estiver a boralvento se desviará do que estiver a sotavento.

**e)** O navio que tiver o vento da popa se desviará do caminho do outro.

Art. 45. Si douz navios a vapor vierem em direcções opostas na mesma linha ou proximamente, de maneira que possa haver risco de encontrarem-se, cada um delles guinará para **EBB**, assim de passarem por **EBB** um do outro.

Este artigo é somente applicável aos casos em que os navios se forem encontrando próa com próa ou approximadamente, de tal maneira que haja risco de abalroamento, e não se refere a navios que, conservando os seus respectivos rumos, jamais se possam encontrar.

Os únicos casos que estes artigos têm em vista são os seguintes:

Quando cada um dos navios vai de roda á roda ou approximadamente um contra o outro; isto é: quando, durante o dia, cada navio avistar os mastros do out o no mesmo alinhamento da sua propria mastreação, ou approximadamente; e durante a noite, quando cada navio estiver em posição de ver as duas luzes laterais do outro.

Não tem applicação, durante o dia, aos casos em que um navio avistar outro pela próa cruzando o seu rumo; ou durante a noite, quando a luz encarnada de um navio é oposta á encarnada do outro, ou quando a luz verde de um se opõe á verde do outro; ou quando a luz encarnada sem a verde, ou a verde sem a encarnada, é vista á próa, ou quando ambas, simultaneamente, são vistas de qualquer parte, menos da proa ou approximadamente da proa.

Art. 46. Si douz vapores se cruzarem de modo a haver risco de abalroamento, o que tiver o outro por **EBB** se desviará do caminho desse outro.

Art. 47. Si douz navios, um de vela e outro vapor, navegam em direcções que possam trazer risco de abalroamento, o navio a vapor deixará livre o camin' o ao navio de vela.

Art. 48. Qualquer vapor, quando se approxiar de outro navio, de maneira a haver risco de abalroamento, diminuirá a sua marcha, fará parar a máquina, e andará para traz si for necessário.

Art. 49. Tomando qualquer direcção autorizada ou exigida por este regulamento, o vapor em viagem poderá indicar essa direcção a qualquer outro navio que tiver á vista, pelos seguintes signaes, feitos com o apito a vapor, a saber:

*Um apito br vno quer dizer* :— Estou guinando para **EBB**.

*Dous apitos breves* :— Estou guinando para **BB**.

*Tres apitos breves* :— Estou andando para traz á toda força.

**O** uso destes signaes é facultativo ; quando, porém, forem postos em practica, a manobra deverá corresponder ao signal feito.

**Art. 20.** Não obstante o que fica prescripto nos artigos precedentes, qualquer navio de vela ou a vapor que alcançar o outro de marcha inferior, deverá afastar-se dele.

**Art. 21.** Nos passos estreitos todo o navio a vapor, quando fôr possível e não haja perigo para elle, tomará a direita do canal, ou o seu lado de ~~EEB~~.

**Art. 22.** Quando, pelas regras anteriores, um dos navios tiver de desviar-se, o outro continuará o seu caminho.

**Art. 23.** Cumprindo e interpretando estas regras, devida attenção se deverá prestar a todos os perigos da navegação e a qualquer circunstância especial que possa tornar necessário o desvio das mesmas regras para evitar risco imminente.

Nenhum navio, sob pretexto algum, deverá desprezar as precauções convenientes.

**Art. 24.** Nestas regras nada há que possa exonerar o navio, capitão e tripulação das consequências resultantes da falta de vigilância ou negligencia no uso das luces e signaes, ou das precauções que sejam exigidas pela practica ordinaria do homem do mar e pelas circumstâncias especiaes do caso.

#### RESTRIÇÃO

**Art. 25.** Nenhuma destas regras poderá embaraçar a execução de disposições especiaes, legalmente adoptadas pela autoridade local relativamente à navegação interior dos portos, rios e lagôas.

#### LUZES ESPECIAIS PARA AS ESQUADRAS E COMBOIOS

**Art. 26.** Estas regras de forma alguma impedem a execução de prescripções especiaes que qualquer governo estabeleça quanto ao uso de uma ou mais luces fixas, ou de signaes nos navios de guerra que navegarem em numero de dous, ou mais, ou nos navios de vela navegando em comboio.

#### SIGNAES DE PERIGO

**Art. 27.** Quando algum navio estiver em perigo e necessite de socorro de bordo de outro navio ou da terra, deverá fazer ou içar os seguintes signaes — simultanea ou separadamente :

*Durante o dia*

- 1.º Um tiro de peça com intervallos de um minuto pouco mais ou menos.
- 2.º O signal de perigo do código internacional indicado por N. G. (víde a nota.)
- 3.º O signal de distancia, que deve ser uma bandeira quadrada, tendo por cima ou por baixo uma esphera ou qualquer objecto que a possa imitar em distancia.

*Durante a noite*

- 1.º Um tiro de peça com intervallo de um minuto pouco mais ou menos.
- 2.º Chammas no navio (como as que possam provir de um barril de alcatrão ou de óleo incendiado).
- 3.º Foguetes ou tigelinhas projectando estrelas ou lagrimas de qualquer cor, disparados um de cada vez com pequenos intervallos.

## ADVERTENCIA

O art. 10 do presente regulamento só terá execução a contar do 1º de Setembro do corrente anno em diante.  
Palacio do Rio de Janeiro em 12 de Maio de 1883.—João Florentino Meira de Vasconcellos.

(Nota) O signal de perigo do código internacional indicado por N. G. consiste em uma bandeira de quadros azules e brancos e içada sobre um galhardete com esphera encarnada em campo branco.



## DECRETO N. 8943 A — DE 12 DE MAIO DE 1883

Approva o contrato celebrado com Tobias Lauriano Figueira do Mollo e Ricardo Lange para a construção, uso e gozo das obras de melhoramento do porto da Fortaleza, na Província do Ceará.

Hei por bem Approvar o contrato celebrado com Tobias Lauriano Figueira de Mollo e Ricardo Lange, para a construção, uso e gozo das obras de melhoramento do porto da Fortaleza, na Província do Ceará, segundo o plano do Engenheiro John Hawkshaw; bem assim para a construção de um edificio destinado a servir de Alfândega da mesma província, mediante as condições estipuladas no mesmo contrato, que adiant-

te segue assignado por Henrique d'Avila, do Meu Conselho, Senador do Imperio, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, que assim o tenha entendido e faça executar. Palacio do Rio de Janeiro em 12 de Maio de 1883, 62º da Independencia e do Imperio.

Com a rubrica de Sua Magestade o Imperador.

*Henrique d'Avila.*

**Contrato entre o Governo Imperial e Tobias Lauriano Figueira de Melo e Ricardo Lange para a construcção de obras de melhoramento do porto do Ceará**

Aos 5 dias do mes de Maio de 1883, presentes na Secretaria de Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, no Rio de Janeiro, S. Ex. o Sr. Conselheiro Senador Henrique d'Avila, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da mesma repartição, por parte do Governo Imperial, e Tobias Lauriano Figueira de Mello e Ricardo Lange, declararam estes que mantinham a sua proposta de 14 de Fevereiro do corrente anno, apresentada de conformidade com o edital de 16 de Dezembro do anno proximo findo, para execucao das obras de melhoramento do porto da capital da Província do Ceará e construcção de uma Alfandega na mesma capital, pelo que entre si accordaram nas seguintes clausulas para realização das obras acima declaradas:

I

Os contratantes Tobias Lauriano Figueira de Mello e Ricardo Lange, por si ou por meio de uma companhia que poderão organizar, executarão as obras de melhoramento do que cerca o porto da capital da Província do Ceará, segundo o plano organizado em 1875 pelo Engenheiro John Hawkshaw, e bem assim construirão um edifício para servir de Alfandega da mesma capital.

II

Para a construcção das obras referidas os contratantes Figueira de Mello e Ricardo Lange organizarão os planos das diversas obras e respectivos orçamentos com as previsões especifições, inclusive a planta e orçamento do edifício para a Alfandega submettendo-os á approvação do Governo dentro do prazo de oito meses contados da data do presente contrato.

## III

Approvedos os planos e orçamento das obras, procederão os contratantes aos trabalhos da construção dentro de seis mezes, contados da data da approvação, devendo concluir-los no prazo de 22 mezes depois de começados.

## IV

Serão considerados approvedos os planos e orçamento de que trata a clausula 2<sup>a</sup>, si até tres mezes depois de serem apresentados o Governo não houver proferido qualquer decisão sobre elles.

## V

Os planos constarão:

De uma planta geral na escala de um por mil (1/1000), representando todas as obras que tiverem de ser executadas;

Dos planos detalhados na escala de um por duzentos (1/200) de todas as obras, edifícios e dependências, comprehendendo não só as projecções horizontaes como as verticais e os cortes transversaes e longitudinaes.

Os orçamentos especificarão detalhadamente o valor de cada obra e a respectiva série de preços.

Além dos trabalhos indicados os contratantes deverão igualmente ministrar as cadernetas authenticadas das observações feitas sobre as murices, as curvas e nível e sondagens, e bem assim qualquerclarecimento quo o Governo exija sobre os planos apresentados.

## VI

O Governo Imperial concede a garantia de juros de 6% ao cambio par durante o prazo de seis annos ate o capital maximo de 2.500.000\$, que for empregado na construção das obras de mhoramento do porto e do edifício da Alfandega.

Foi expresso e entendido que em caso algum o Estado se obrigará a pagar juros sobre quantias que não tinhão sido despendidas com as obras ou material para as mesmas, ou em serviços que, a juizo do Governo, aquellas interessarem directamente.

## VII

E igualmente concedido o privilegio por 33 annos para uso e gozo das obras a que se refere este contrato, exceptuado o edifício da Alfandega, que, logo que tiver sido concluído, será entregue ao Governo, por conta do qual correrão as despesas de conservação.