

so crescentes da construção naval são muito diferentes do que eram há quinze anos.

É urgente dar aos aspirantes a engenheiros navais os meios de adquirirem os conhecimentos necessários ao bom desempenho dos seus serviços e é bem evidente que o tirocínio para a construção de grandes unidades navais não se adquire senão em estabelecimentos onde se constroam tais unidades.

Não atende a este facto o decreto de 1899 que determina que tal tirocínio seja feito no Arsenal de Marinha, estabelecimento que está longe do poder dar aquela aprendizagem.

É indispensável que tal estado de cousas mude porque só o Estado poderá conseguir que, desde o começo da sua carreira, os engenheiros navais estejam habilitados a tomarem sobre si a responsabilidade de qualquer construção.

Estabelece também o decreto de 1899, que, além do ano de serviço no Arsenal de Marinha, os aspirantes a engenheiros façam, como tirocínio, uma ou mais viagens em navios de guerra compreendendo pelo menos sessenta dias de navegação.

É evidente que tal exigência constitui em princípio um preceito salutar porque o conhecimento do meio de bordo, das necessidades do serviço corrente, dá ao engenheiro maior facilidade no cumprimento da sua missão. Mas com o reduzido número de navios que hoje possui a Marinha de Guerra Portuguesa, a fazer sessenta dias de navegação, pode trazer como resultado uma demora grande na entrada no quadro dos aspirantes a engenheiros, e por consequência um prejuízo para o serviço.

Para os aspirantes a engenheiros navais saídos da classe dos engenheiros civis ou militares não convém reduzir o número de dias de navegação a exigir-lhe, mas os saídos da classe dos oficiais de marinha podem perfeitamente ser dispensados de parte do tirocínio, quando já tenham tempo de embarque suficiente. Remedea-se assim, na medida do possível, o inconveniente acima citado.

A exigência dum relatório cada ano do curso é exagerada.

Complexos como são os estudos de construção naval no estrangeiro, não chega o tempo para mais que os trabalhos escolares; e um relatório feito sobre qualquer ponto de construção, com elementos colhidos só em livros, sem que a prática os complete, difícil é poder ter uma grande vantagem para o indivíduo que o elaborou.

É por isso mais salutar preceito que o relatório a elaborar pelos aspirantes a engenheiros navais seja apresentado no fim do ano de tirocínio que segue o curso teórico.

Nestes termos, hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º Uma vez escolhidos, por concurso documental, segundo os preceitos em vigor, os candidatos a engenheiros navais, serão estes nomeados aspirantes a engenheiros com a graduação e vencimentos de guarda-marinha, segundo a legislação vigente.

§ 1.º A este concurso podem concorrer oficiais de marinha, guardas-marinhas e engenheiros militares e civis, que não tenham completado trinta anos de idade na data do encerramento do concurso.

§ 2.º Se os aspirantes a engenheiros navais tiverem saído da classe dos oficiais de marinha ou engenheiros militares, conservam a sua graduação, se for superior à de guardas-marinhas e os vencimentos que pelas tabelas

em vigor lhes competem, conforme a situação em que se encontrem.

§ 3.º Os aspirantes a engenheiros navais saídos da classe civil ou da militar, quando tenham graduação inferior a segundos tenentes, ficam obrigados a servirem pelo espaço de oito anos, contados desde a data da sua aposentação com o curso terminado.

Art. 2.º Os aspirantes a engenheiros navais farão o curso especial de engenheiros navais numa escola de applicação no estrangeiro.

Art. 3.º Além do curso no estrangeiro serão obrigados a um tirocínio prático dum ano e a uma ou mais viagens em navios de guerra, compreendendo sessenta dias completos de navegação.

§ 1.º O tirocínio prático deverá, sempre que seja possível, ser feito no estrangeiro.

§ 2.º Os aspirantes a engenheiros navais, saídos da classe dos oficiais de marinha são dispensados do tirocínio a que se refere este artigo; os que saírem da classe dos guardas-marinhas são igualmente dispensados do referido tirocínio quando tenham neste posto feito pelo menos sessenta dias completos de navegação.

Art. 4.º No fim do tirocínio prático deverão os aspirantes a engenheiros navais apresentar um relatório de todos os trabalhos effectuados desde o começo do curso.

Art. 5.º Uma vez habilitados com o curso teórico, o tirocínio prático e o de embarque, nos casos em que este é exigido, os aspirantes a engenheiros navais entrarão no quadro nas vacaturas que se derem e com a graduação de segundos tenentes engenheiros. A ordem de entrada no quadro é fixada pela época de acabamento do curso teórico, e, no caso de haver mais que um aspirante a engenheiro nas mesmas circunstâncias, a entrada no quadro far-se há segundo a classificação obtida no curso teórico.

Art. 6.º O serviço feito durante as férias do curso teórico não pode ser contado para o ano de tirocínio prático.

Art. 7.º Fica revogada a legislação em contrário.

O Ministro da Marinha assim o tenha entendido e faça executar. Dado nos Paços do Governo da República, e publicada em 26 de Fevereiro de 1914. — *Manuel de Arriaga* — *Augusto Eduardo Neuparth*.

Majoria General da Armada

1.ª Repartição

3.ª Secção

DECRETO N.º 326

Tendo sido reconhecida a conveniência de reunir na farmácia do Hospital da Marinha todo o serviço de esterilização de apósitos, pensos e ampolas medicamentosas, sob proposta do Ministro da Marinha, e usando da faculdade que me confere o n.º 3.º do artigo 47.º da Constituição Política da República Portuguesa: hei por bem determinar que fiquem a cargo do Hospital da Marinha os serviços de esterilização do material de pensos e medicamentoso a que se referem os artigos 57.º, 172.º, 173.º e n.º 4.º do artigo 174.º do regulamento do serviço de saúde naval, aprovado por decreto de 8 de Outubro de 1908.

Dado nos Paços do Governo da República e publicado em 26 de Fevereiro de 1914. — *Manuel de Arriaga* — *Augusto Eduardo Neuparth*.