



DIÁRIO DO GOVÊRNO

PREÇO DÊSTE NÚMERO — \$24

Toda a correspondência, quer official, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Governo*, deve ser dirigida à Direcção Geral da Imprensa Nacional. As publicações litterárias de que se recebem 3 exemplares annunciam-se gratuitamente.

ASINATURAS		
As 3 séries . . .	Ano 50\$	Semestre. 28\$00
A 1.ª série . . .	30\$	18\$00
A 2.ª série . . .	20\$	14\$00
A 3.ª série . . .	15\$	10\$00

Avviso: Número de duas páginas \$15; de mais de duas páginas \$08 por cada duas páginas

O preço dos annuncios (pagamento adiantado), é de \$60 a linha, accrescido de \$08 de sêlo por cada um. Exceptuam-se os casos previstos nos §§ 1.º e 2.º do artigo 3.º da lei n.º 11048, publicada no *Diário do Governo* n.º 169, 1.ª série, 31-VIII-1920.

SUMÁRIO

Ministério do Comércio e Comunicações:

Lei n.º 1:346 — Cria uma comissão, sob a dependência do Ministério do Comércio e Comunicações, de que será presidente o respectivo Ministro; destinada a efectuar a liquidação dos Transportes Marítimos do Estado e a transferência para a indústria particular dos navios da respectiva frota, com as funções e atribuições que lhe são designadas nesta lei, e que será denominada Comissão de Liquidação dos Transportes Marítimos do Estado.

Ministério do Trabalho:

Decreto n.º 8:369 — Cria uma Comissão Permanente de Profilaxia da Tuberculose.

Ministério da Agricultura:

Rectificações ao regulamento para o comércio de trigos e dos produtos das indústrias de moagem e panificação do mesmo cereal, aprovado pelo decreto n.º 8:361, de 1 de Setembro de 1922.

f) Um comerciante indicado em lista tríplice pela Associação Comercial do Lisboa.

§ 2.º A segunda sub-comissão, que terá a seu cargo especialmente promover a transferência da frota, terá a seguinte composição:

a) O Secretário Geral do Ministério das Colónias, que servirá de presidente;

b) O Director Geral do Comércio e Indústria do Ministério do Comércio;

c) O Director Técnico do Fomento do Ministério das Colónias;

d) Um official superior da armada nomeado pelo Ministro da Marinha;

e) Um comerciante indicado em lista tríplice pela Associação Comercial de Lisboa;

f) Um armador indicado em lista tríplice pela Associação de Classe dos Armadores de Navios de Portugal;

g) Um official da marinha mercante indicado em lista tríplice pela Liga dos Officiais de Marinha Mercante.

h) O presidente da comissão administrativa dos Transportes Marítimos do Estado nomeada por último.

Art. 2.º São atribuições da comissão liquidatária:

a) Promover, nos termos desta lei, a transferência para a indústria particular da frota mercante do Estado, formulando as condições do concurso, que serão submetidas a Conselho de Ministros;

b) Liquidar todas as agências, instalações, armazéns, officinas, depósitos, materiais, aprestes e pertencos da mesma frota, da maneira mais conveniente aos interesses do Estado, dando-se preferência na aquisição destes à entidade para quem for transferida a frota, na parte em que os valores a liquidar possam interessar aos serviços dessa entidade;

c) Apurar todos os créditos dos Transportes Marítimos do Estado, promovendo a sua cobrança por todos os meios legais;

d) Apurar todos os débitos dos Transportes Marítimos do Estado e, de acôrdo com o Ministério das Finanças, proceder ao seu pagamento nos casos em que, pela documentação apresentada, os reclamantes façam individualmente a prova do seu crédito, sendo para tal convidados por anúncio no *Diário do Governo*;

e) Promover o encerramento das contas dos Transportes Marítimos do Estado, incluindo o das contas de todas as suas agências e dependências até a sua posse;

f) Organizar em separado todos os serviços da contabilidade desde a sua posse;

g) Instaurar ou seguir todos os processos e reclamações que julgar necessários, competindo à Direcção Geral da Contabilidade Pública seguir aqueles que ainda não estiverem terminados quando findo o seu mandato;

h) Promover por todos os meios o completo apuramento das responsabilidades de qualquer natureza das administrações dos Transportes Marítimos do Estado;

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Secretaria Geral

Lei n.º 1:346

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e nós promulgamos, nos termos do § 3.º do artigo 38.º da Constituição Política da República Portuguesa, a lei seguinte:

Artigo 1.º É criada, sob a dependência do Ministério do Comércio e Comunicações, uma comissão, de que será presidente nato o respectivo Ministro, destinada a efectuar a liquidação dos Transportes Marítimos do Estado e a transferência para a indústria particular dos navios da respectiva frota, com as funções e atribuições que lhe são designadas nesta lei, e que será denominada Comissão de Liquidação dos Transportes Marítimos do Estado:

Esta comissão será dividida em duas sub-comissões.

§ 1.º A primeira sub-comissão, que terá a seu cargo especialmente o apuramento dos débitos e créditos dos Transportes Marítimos do Estado, terá a seguinte composição:

a) Um juiz do Tribunal da Relação de Lisboa, ou do Tribunal do Comércio de Lisboa nomeado pelo Ministro da Justiça, que será o presidente;

b) Um ajudante do Procurador Geral da República nomeado por este;

c) Um vogal do Conselho Superior de Finanças por ele designado;

d) O director dos serviços de contabilidade do Ministério do Comércio;

e) Um perito contabilista nomeado pelo Tribunal do Comércio de Lisboa.

i) Mandar proceder à avaliação dos navios da frota mercante do Estado.

§ único. Quando haja dúvidas sobre a qual das sub-comissões pertence qualquer das atribuições a que se refere o artigo 2.º, a comissão liquidatária reunirá em conjunto e resolverá.

Art. 3.º É concedido o prazo de seis meses para a completa execução do disposto nesta lei, pelo que respeita à sub-comissão encarregada da liquidação dos débitos e créditos; e o prazo de três meses à sub-comissão que trata da transferência da frota mercante.

Estes prazos só poderão ser prorrogados por autorização legislativa.

§ único. Se não estiver reunido o Congresso da República será a prorrogação concedida pelo Governo.

Art. 4.º As condições do concurso serão apreciadas em Conselho de Ministros, o qual, tendo-as aprovado, mandará abrir o concurso.

Art. 5.º Logo que seja promulgada esta lei cessará a exploração dos navios mercantes do Estado, até que lhes seja dado destino, exceptuando-se porém:

a) Os navios em viagem, que terminarão as suas carreiras até o regresso ao porto de Lisboa.

b) Os navios fretados e aqueles de que a comissão possa promover o fretamento.

Estes fretamentos deverão ser feitos por prazos curtos, com a garantia mínima de todas as despesas e encargos correntes, por forma, porém, a não comprometer a transferência da frota nos termos desta lei.

Os fretamentos só poderão ser feitos a cidadãos portugueses ou sociedades portuguesas, sendo a adjudicação feita com as devidas garantias financeiras, e não podendo ser transferido o contrato a terceiros sem autorização da comissão.

c) Os navios que estão em exploração sem terem incluídos no seu roteiro os portos da metrópole, os quais deverão regressar a Lisboa logo que termine a viagem em curso.

d) Os navios que até a transferência para a indústria particular, por alta conveniência pública, reconhecida em Conselho de Ministros, devam empreender qualquer viagem.

Art. 6.º A frota mercante do Estado, dividida por grupos, conforme os serviços a estabelecer, será entregue por concurso público a uma ou mais sociedades anónimas de responsabilidade limitada, já constituídas nos termos da legislação portuguesa, ou a entidades que se obriguem a constituí-las para a efectivação dos serviços indicados no artigo seguinte e seus parágrafos e obedecendo às seguintes condições:

1.ª As acções serão nominativas e só poderão ser possuídas por cidadãos portugueses;

2.ª A sede da sociedade ou sociedades será em Lisboa;

3.ª A sociedade ou sociedades obrigar-se hão à constituição de um fundo de renovação da frota, de modo a assegurar a sua continuidade, e este fundo será constituído por uma percentagem dos lucros líquidos não inferior à vigésima parte deles, além da reserva legal estabelecida pelo artigo 191.º do Código Comercial até que represente, pelo menos, a quinta parte do capital social;

4.ª As sucursais, filiais e agências das sociedades serão sempre entregues a firmas portuguesas e só com autorização do Governo poderão ser entregues a estrangeiros;

5.ª O Estado terá o direito de preferência tanto pelo que diz respeito a carga de mercadorias ou valores de qualquer natureza como a embarque de passageiros, e as tarifas por que tiverem de ser regulados os seus pagamentos sofrerão sempre a redução de 10 por cento em relação às mais favoráveis, ainda que estas o sejam a título de *primeira*;

6.ª As sociedades não poderão ceder, fretar, vender, hipotecar os navios ou fazer quaisquer transferências dos seus direitos, sem prévia autorização do Estado;

7.ª Em caso de extinção de qualquer sociedade adquirente dos navios, por motivo de dissolução, falência ou outro, o Estado terá o direito de readquirir os navios que tiverem sido transferidos para essa sociedade, pagando-os pelo valor que lhes fôr judicialmente arbitrado;

8.ª Será permitida às sociedades, com autorização do Governo, a troca de algumas unidades concedidas, por outras mais convenientes e adequadas ao serviço a estabelecer, devendo o valor das unidades a entregar e a receber ser arbitrado previamente por corretores oficiais;

9.ª O Estado terá o direito de nomear um número de administradores e de membros do conselho fiscal proporcional ao número de acções que possuir, nunca podendo esse número todavia exceder o dos eleitos pelos accionistas menos um. O Estado renunciará ao direito de com as suas acções votar nas eleições dos corpos gerentes;

10.ª No caso de venda total de navios a dinheiro, o Estado terá o direito de se fazer representar junto da empresa adquirente por um comissário de sua nomeação e por ele pago.

§ 1.º Sempre que haja concorrentes à adjudicação de todos os grupos, serão as propostas feitas neste sentido consideradas em primeiro lugar.

§ 2.º Fica o Governo autorizado a retirar um navio, a fim de ser entregue a qualquer entidade, nas condições que julgar convenientes, destinado ao serviço das ilhas adjacentes.

Art. 7.º Os serviços a que a sociedade de que trata o artigo antecedente se deve obrigar são os seguintes:

1.º Serviços coloniais, compreendendo as seguintes carreiras:

a) Cabo Verde e Guiné, compreendendo a cabotagem entre as ilhas daquele arquipélago;

b) Angola e S. Tomé e Príncipe e cabotagem em Angola;

c) Moçambique e cabotagem nessa província;

d) Índia em ligação com Moçambique;

e) Macau e Timor em ligação com a anterior ou a seguinte;

f) Eventualmente Índia (Mormugão) em ligação com o continente de Portugal, podendo estender-se por um lado até os portos do Norte da Europa e por outro até o Extremo Oriente.

2.º Serviços do Brasil, compreendendo as seguintes carreiras:

a) Brasil norte;

b) Brasil sul.

§ 1.º O programa do concurso fixará as carreiras obrigatórias e a sua periodicidade.

§ 2.º Os navios terão Lisboa como seu porto de armamento e tocarão sempre em Lisboa à ida e à volta e uma vez pelo menos em Leixões.

3.º Os navios deverão sempre obedecer às prescrições do Acto Geral de Navegação de 8 de Julho de 1863, devendo porém toda a tripulação ser portuguesa.

4.º A cada grupo de serviços poderá ser distribuído um certo número de navios a empregar no melhor interesse da sociedade que os explore.

§ único. De acordo entre o Governo e qualquer das sociedades de que trata o artigo antecedente, poderá também estabelecer-se uma carreira entre o continente e a América do Norte, com escala pelas ilhas adjacentes.

Art. 8.º O valor dos navios será pago ao Estado, de preferência, pela seguinte ordem:

1.º Ou todo em acções inteiramente liberadas;

2.º Ou parte em numerário corrente e parte em acções inteiramente liberadas;

3.º Ou todo em numerário corrente.

§ 1.º O capital social da sociedade, quando o pagamento seja feito em acções, deverá ser pelo menos o dobro do valor dos navios adjudicados, sendo o excesso sobre este valor representado por capital realizado.

§ 2.º A realização do capital a que se refere o parágrafo anterior deverá estar efectuada dentro de sessenta dias da data da adjudicação, sem o que esta se considera nula. Os navios não serão entregues antes da integral realização do capital da sociedade.

§ 3.º Quando o capital realizado for representado no todo ou em parte por navios e outros efeitos, deverão estes ser avaliados nas mesmas condições dos do Estado ou por peritos nomeados por acôrdo entre o Estado, representado pela comissão liquidatária, e a sociedade ou a empresa adquirente.

§ 4.º A entrega do título representativo das acções liberadas será feita dentro do prazo de sessenta dias.

§ 5.º Para garantia do determinado no § 2.º e demais condições do concurso, será exigido para admissão a este um depósito de 500.000\$.

§ 6.º Os navios serão entregues no estado em que se encontrarem no momento do concurso, sem a obrigação por parte do Estado de quaisquer benefícios ou reparações meles.

§ 7.º No caso de pagamento em acções o Estado não receberá essas acções por valor superior ao correspondente ao activo real e expressamente verificado pela comissão liquidatária da sociedade a que pertencerem.

Art. 9.º O pagamento em numerário corrente realizar-se há dentro de 60 dias depois de feita a adjudicação, devendo, pelo menos, 30 por cento ser feito no acto da escritura de transferência dos navios, podendo para os restantes 70 por cento ser requeridos prazos para o respectivo pagamento em prestações.

Em caso algum os navios serão entregues sem que os adjudicatários tenham feito ao Estado entrega de, pelo menos, 30 por cento do seu valor.

Para efeito de pagamento em prestações poderão estabelecer-se os seguintes prazos:

Durante cinco anos para os navios de vinte anos ou mais de idade;

Durante sete anos para os de dez a vinte anos;

Durante dez anos para os de menos de dez anos.

§ 1.º A taxa de juro será a do desconto no Banco de Portugal, acrescida de 1 por cento, e os juros serão pagos no fim de cada ano com a prestação.

§ 2.º Havendo concessão de prazos, os compradores terão de prestar as seguintes garantias:

a) Primeira hipoteca sobre os navios pelo total das somas devidas ao Estado:

b) Garantia subsidiária em valores do Estado, títulos cotados na Bolsa com a margem a fixar pelo Banco de Portugal, hipoteca de propriedades ou outros navios, ou garantia bancária:

c) Seguro do navio em companhias de seguros aceitas pelo Governo nos seguintes termos:

1.º O valor do seguro será pelo menos igual ao da dívida do Estado, acrescida de 10 por cento;

2.º Um exemplar das apólices será entregue ao Governo dentro de oito dias da data da assinatura do contrato;

3.º No caso de avarias que atinjam metade do valor do navio, o pagamento da indemnização não poderá ser efectuado ao armador sem autorização do Governo dada por intermédio da Direcção Geral da Contabilidade Pública:

4.º Por um *avenant* à apólice, estabelecido no acto da sua assinatura, deverá ser transferido para o Estado,

a título de garantia pelas somas em dívida, o benefício da apólice no caso de perda total ou abandono;

5.º No caso de a indemnização paga pela companhia de seguros ser inferior à soma em dívida, o comprador terá de pagar a diferença.

§ 3.º O Governo reserva-se o direito de em qualquer altura exigir novas garantias subsidiárias se as garantias anteriormente prestadas tiverem na actualidade perdido ou diminuído do seu valor.

Art. 10.º As importâncias em numerário, liquidadas pela alienação dos navios, bem como as acções e os seus dividendos, pertencerão ao fundo de protecção à marinha mercante nacional, deduzida a despesa a fazer com a liquidação e transferência da frota.

Art. 11.º O Governo obriga-se, em especial, a conceder à sociedade adjudicatária o exclusivo de transporte de colonos, passageiros e carga do Estado para os portos servidos pelas suas carreiras, a não aumentar à mesma sociedade os actuais encargos e impostos que incidem sobre a navegação, e a garantir, igualmente, para todos os seus vapores o regime mais favorecido, bem como as facilidades e regalias de paquetes e todas aquelas de que já gozem quaisquer sociedades portuguesas de navegação.

§ único. Deixará de se dar o exclusivo e apenas a preferência, quanto aos transportes de colonos, passageiros e carga do Estado a que se refere o texto do artigo, sempre que o Estado não tenha participação nos lucros da empresa exploradora dos navios.

Art. 12.º Repetir-se há o concurso quando ficar deserto aquele a que se refere o artigo 6.º

Art. 13.º No caso de alguns navios não poderem ser alienados por meio dos concursos estabelecidos, poderá a comissão promover a venda desses navios em bloco ou parcialmente, de preferência em concurso público, nas seguintes condições:

1.ª Os compradores só poderão ser cidadãos portugueses ou sociedades portuguesas, e os navios ficarão sujeitos a todas as condições estabelecidas pelo Acto Geral de Navegação, devendo, porém, todas as respectivas tripulações ser portuguesas;

2.ª Os compradores não poderão ceder, vender ou hipotecar os navios, ou fazer quaisquer transferências dos seus direitos sobre estes, sem prévia autorização do Estado, que, no prazo de três meses, a contar da data do respectivo pedido, deverá concedê-la ou declarar que prefere exercer o direito com que fica, de readquirir os navios, sob avaliação a que se deverá proceder por dois peritos, nomeados pelas partes interessadas e por um terceiro nomeado por acôrdo, ou, na falta de acôrdo, pelo Presidente do Supremo Tribunal de Justiça. Se o Estado não conceder esta modificação, ou não declarar querer exercer o direito de preferência no prazo indicado, poderão os compradores dispor livremente dos navios;

3.ª Os compradores pagarão 30 por cento da importância total no acto da escritura e o restante no acto da recepção do navio;

4.ª Para o pagamento do restante poderão ser estabelecidos prazos nos mesmos termos do artigo 9.º Os navios só serão entregues ou quando integralmente pagos ou quando preenchidas todas as formalidades a que se refere o referido artigo 9.º

5.ª Os navios cedidos por esta forma não poderão ser empregados em concorrência com os serviços estabelecidos por meio dos concursos a que se refere o artigo 7.º

Art. 14.º Cada um dos membros da comissão liquidatária receberá mensalmente como gratificação, livre de descontos e de impostos, acumulável com outros vencimentos, e independentemente do limite fixado na lei n.º 888, de 18 de Setembro de 1919, a quantia de 200\$, tendo os presidentes e secretários das sub-comissões uma gratificação suplementar líquida nas mes-

mas condições, os primeiros de 200\$ e os segundos de 100\$.

Art. 15.º A comissão irá dispensando o pessoal de terra à medida que fôr desnecessário, começando pelos mais modernos, e fará regressar aos respectivos lugares os funcionários doutros quadros, sendo concedido ao pessoal dispensado e que não pertença na efectividade a qualquer outro serviço do Estado uma indemnização equivalente a um mês de vencimento e subvenção que auferir, por cada seis meses que tiver de serviço efectivo, ficando com iguais direitos, como se à data da publicação desta lei estivessem ao serviço, todos os empregados que foram dispensados depois da publicação do decreto n.º 7:797, e que à data tivessem mais de seis meses de serviço.

Art. 16.º Os empregados dos Transportes Marítimos do Estado que, por serviços prestados à Pátria e à República, se encontrem ao abrigo do disposto no artigo 25.º da lei n.º 1:170, inserta no *Diário do Governo* n.º 105, da 1.ª série, de 21 de Maio de 1921, serão colocados na mesma categoria e como adidos nas secretarias do Estado e suas dependências até que possam ser colocados definitivamente em qualquer serviço do Estado.

Art. 17.º Para fazer face aos encargos do passivo da Administração dos Transportes Marítimos do Estado e às despesas correntes da liquidação, é o Estado autorizado a despendar até a quantia de 60:000.000\$, podendo, para esse efeito, abrir os correspondentes créditos especiais a favor do Ministério do Comércio e Comunicações.

§ único. Se o Governo, em face das circunstâncias, o julgar conveniente, poderá contratar, com a Caixa Geral de Depósitos ou outro estabelecimento de crédito, um ou mais empréstimos para o mesmo fim e até aquele limite, de juro não superior à taxa de desconto do Banco de Portugal, devendo, nesse caso, fazer inscrever no orçamento do Ministério do Comércio e Comunicações a verba necessária para ocorrer aos respectivos encargos anuais de juro e amortização.

Art. 18.º A comissão poderá aplicar as receitas que fôr liquidando, com excepção das provenientes da alienação dos navios, ao pagamento das responsabilidades da administração, devendo, porém, neste caso, reduzir-se no crédito autorizado no artigo anterior importância igual à desta receita.

Art. 19.º A comissão liquidatária será autónoma, ficará sob a fiscalização financeira da Direcção Geral da Contabilidade Pública, e prestará contas da liquidação ao Conselho Superior de Finanças.

Art. 20.º Aos simples agentes do Ministério Público e aos juizes criminaes competentes serão facultadas todas as informações e meios de investigação que elles julgarem convenientes e requisitem à comissão liquidatária, a qual, aliás, deverá officiosamente enviar-lhes todos os elementos já colhidos nas sindicâncias realizadas ou que venham por qualquer forma a ser colhidos de futuro para o inteiro apuramento de responsabilidades concernentes à Administração dos Transportes Marítimos do Estado.

§ 1.º A comissão liquidatária poderá requisitar, de todos os organismos policiaes, quaisquer investigações tendentes ao apuramento de responsabilidades por factos irregulares ocorridos, em qualquer tempo, nos mesmos serviços.

§ 2.º As sindicâncias actualmente em curso serão concluídas no prazo de quinze dias depois de instalada a comissão liquidatária, dando-se aos respectivos processos os destinos indicados no corpo deste artigo.

§ 3.º Ao pessoal de justiça referido neste artigo serão facultados ou abonados os meios de transportes para a execução dos actos da sua competência fora do tribunal respectivo.

Art. 21.º A Direcção Geral do Comércio e Indústria competirá a fiscalização das sociedades marítimas que tenham contratos com o Estado e o estudo de todas as questões relativas à exploração comercial dos portos, fomento de comércio marítimo, serviço de informações e a administração dos fundos que lhe sejam confiados.

§ único. Caberá também ao Ministério das Colónias a fiscalização das sociedades marítimas que, tendo contrato ou participação com o Estado, façam navegação para as colónias.

Art. 22.º Fica expressamente entendido que para garantia ou cobrança de quaisquer dívidas pedidas ao Estado ou efectivação de quaisquer direitos contra este, seja qual fôr a sua natureza, e respeitantes aos navios do Estado, não pôde haver penhora nem qualquer acto preventivo, e os que estiverem já effectuados nos navios serão transferidos destes para o crédito aberto por esta lei.

§ único. Os navios do Estado dados em hipoteca poderão ser penhorados na respectiva execução, bem como aqueles sobre que recaia privilégio quando constatado por título exequível, nos termos do artigo 874.º do Código do Processo Civil.

Art. 23.º Esta lei entra imediatamente em vigor, ficando revogada a legislação em contrário.

O Presidente do Ministério e Ministro do Interior e os Ministros das demais Repartições a façam imprimir, publicar e correr. Paços do Governo da República, 9 de Setembro de 1922. — *António Maria da Silva* — *João Catanho de Meneses* — *Eduardo Alberto Lima Basto* — *António Xavier Correia Barreto* — *Vitor Hugo de Azevedo Coutinho* — *Alfredo Rodrigues Gaspar* — *Augusto Pereira Nobre* — *Vasco Borges* — *Ernesto Júlio Navarro*.

MINISTÉRIO DO TRABALHO

Secretaria Geral

Decreto n.º 8:369

A luta contra a tuberculose nos diferentes países é um dos índices da civilização dum povo, tam diferentes são, socialmente, os aspectos de tal cruzada.

Em Portugal, num dado momento, justiça seja feita, a luta contra a tuberculose, iniciada pela Assistência Nacional aos Tuberculosos e pela Liga Nacional contra a Tuberculose, traduziu-se em organizações que nos colocaram em situação de destaque em relação aos chamados países latinos.

Precisamos de dar impulso à obra iniciada, de traduzir em realizações muitos dos votos enunciados nos já longínquos Congressos da Liga Nacional contra a Tuberculose, de criarmos, a pouco e pouco, um armamento anti-tuberculoso condigno, de fazermos uma obra humana e social contra a grande pandemia.

O decreto que hoje publicamos cria uma comissão permanente de estudos e realizações, pequena, para que a sua acção seja intensa, permanente, para que a sua acção possa ser contínua e extensa.

Insiste-se pela criação de laboratórios regionais de análises químicas, que deverão ser criados como anexos dos hospitais provinciais, para que, ao menos, racionalmente se comece fazendo a profilaxia individual e na família. Esses laboratórios, indirectamente, também poderão prestar grandes serviços à luta contra a tuberculose, pela diagnose de outras doenças que lhe preparam o terreno e, duma maneira geral, pelo papel de orientação que podem representar na hygiene pública dum pequeno centro provincial. Temos fiado somente da não desmentida dedicação e saber dos médicos da provincia, deixando-os desprovidos dos mais modestos meios