

preparação e emprêgo dos meios de defesa, tanto costeiros como anti-aéreos, que lhe incumbem, dos seguintes elementos :».

Na p. 1173, col. 1.^a, l. 28 e 29, onde se lê: «marítima do pôrto de Lisboa», deve ler-se: «marítima da defesa de Lisboa».

Na p. 1173, col. 1.^a, l. 35, onde se lê: «marítima do pôrto», deve ler-se: «marítima da defesa».

Na p. 1173, col. 1.^a, l. 40 e 41, onde se lê: «marítima do pôrto», deve ler-se: «marítima da defesa».

Na p. 1173, col. 1.^a, l. 52, onde se lê: «do pôrto», deve ler-se: «da defesa».

Na p. 1173, col. 1.^a, l. 54, onde se lê: «regulamento», deve ler-se: «diploma».

Na p. 1173, col. 2.^a, l. 68, onde se lê: «do pôrto», deve ler-se: «da defesa».

Na p. 1174, col. 1.^a, l. 7 e 8, onde se lê: «fixado no regulamento especial dêste estabelecimento.», deve ler-se: «fixado em diploma especial.».

Na p. 1174, col. 1.^a, l. 58, onde se lê: «pela legislação,», deve ler-se: «pela legislação em vigor.».

Na p. 1174, col. 2.^a, l. 17, onde se lê: «transmissões das estações», deve ler-se: «transmissões e a do material das estações».

Na p. 1174, col. 2.^a, l. 32, onde se lê: «do pôrto», deve ler-se: «da defesa».

Na p. 1174, col. 2.^a, l. 38, onde se lê: «da barra e pôrto», deve ler-se: «da frente marítima.».

Na p. 1174, col. 2.^a, l. 39, onde se lê: «defesa do pôrto», deve ler-se: «defesa da frente marítima.».

Repartição do Gabinete do Ministério da Guerra, 14 de Julho de 1930. — O Chefe do Gabinete, *José Jorge Ferreira da Silva*, coronel.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Repartição do Gabinete

Decreto n.º 18:633

O conjunto de condições geográficas que caracterizam a Nação Portuguesa marcou imperativamente o seu destino através da história. Impellido pela atracção que o mar exercia sobre os seus filhos, impulsionado pela política previdente dos estadistas da gloriosa época dos descobrimentos, Portugal criou um vasto império ultramarino e estendeu por todos os continentes os seus interesses.

O desenvolvimento do comércio de além-mar, a maior frequência e o estreitamento das relações entre as colónias e a metrópole e a formidável expansão dada ao tráfego marítimo, imprimindo maior relevo à situação privilegiada do litoral português, ao longo do qual se condensa um dos mais importantes feixes de linhas de comunicação internacionais, todas estas circunstâncias, além doutras, vieram radicar indelévelmente as feições dominantes do nosso País como potência colonial e marítima.

A máxima napoleónica «A geografia condiciona a política dos Estados» verifica-se plenamente na história nacional.

Bastariam pois as determinantes de natureza geográfica para justificar a atitude ora assumida pelo Governo iniciando a reconstituição da marinha de guerra. Mas outros motivos de ordem política se juntam àqueles, fortalecendo-os, dando-lhes novo vigor.

Como potência colonial, Portugal encontra na marinha de guerra um instrumento insubstituível de afirmação de soberania, de progresso e de estreitamento de relações entre os vários domínios e dêles com a metrópole, que

seria inteiramente descabido não aproveitar na maior medida do possível. O País tem perante o mundo grandes responsabilidades como potência colonial; não pode, nem deve, portanto prescindir de qualquer elemento que concorra para o desenvolvimento da sua acção colonizadora.

O que êle tem o direito de esperar da marinha em prol do engrandecimento dos nossos domínios de além-mar deve ser apreciado pelo esforço e abnegação com que a armada até hoje se tem dedicado ao seu progresso.

Outra razão de ordem política aconselha o Governo a consagrar atenção ao problema da marinha de guerra. Disseminados pelo globo encontram-se numerosos e importantes núcleos de portugueses vivendo à sombra de bandeiras que não são a sua, e, para que entre êles o sentimento do amor pátrio se mantenha vivaz e alerta, o mais valioso factor de que poderá dispor é certamente a visita frequente de navios da marinha de guerra. Até em certas emergências o apoio levado àqueles núcleos pelas forças navais representa imperiosa necessidade de carácter político.

Várias missões do tempo de paz incumbem ainda às marinhas de guerra, que justificam absolutamente a sua existência; tais são a fiscalização e exercício da soberania nas águas jurisdicionais, a realização de estudos de carácter científico relacionados com a exploração do mar, a representação internacional, etc.

A acção militar da marinha não foi também descurada pelo Governo, embora não tivesse podido encarar-la com a largueza que ela merece num país tradicionalmente marítimo, como o nosso. Atendeu-a, porém, tanto quanto lhe foi possível, dadas as circunstâncias actuais.

Mesmo quando se julgam afastadas todas as possibilidades directas de conflitos externos, ainda nessa hipótese convém dotar a marinha com os elementos necessários à defesa dos nossos direitos de soberania, que podem ser atingidos no decorrer das hostilidades em que outras nações se encontrem envolvidas.

Por duas formas se procurou encarar êste aspecto do problema, dotando desde já a armada com alguns elementos de relativo valor militar e dando a todas as unidades características que permitam aproveitá-las na guerra, com indiscutível vantagem para o País.

A guerra no mar exige actualmente o concurso de tantos e tam variados elementos que é de boa e previdente política estudar cuidadosamente os planos de todas as unidades de modo a conseguir para o conjunto o máximo rendimento militar.

Mais argumentos seria fácil acrescentar aos que foram anteriormente expostos para justificar a necessidade sentida pelo País de renovar urgentemente o seu material naval, mas será supérfluo fazê-lo, tratando-se de uma noção que de há muito é profundamente se infiltrou no espírito público.

Não data de hoje a decadência material da nossa marinha de guerra, mas nunca como agora ela foi tam acentuada. Limitando o nosso exame à época em que a aplicação do ferro à construção dos navios veio revolucionar a arquitectura naval, constata-se que foi Fontes Pereira de Melo, a quem o progresso do País tanto deve, o primeiro homem de governo que procurou modernizar a armada nacional, fazendo construir o *Vasco da Gama*.

Assim, com várias alternativas, mas nunca com decidida vantagem, chegamos a 1890, época em que, não obstante a recente aquisição de algumas unidades, se reputava absolutamente insufficiente o material flutuante que possuíamos para satisfazer às necessidades derivadas da nossa situação colonial e internacional; êste facto levou o estadista que naquele tempo sobraçava a pasta da marinha, João Marcelino Arroio, a formular um notável programa de construções, largamente justificado em extenso e interessante relatório.

Este programa não chegou a ser iniciado, porque pouco depois sobreveio a grave crise financeira que atingiu o País, e todas as atenções do Governo tiveram de convergir para outros problemas mais instantes.

Meia dúzia de anos passados, Jacinto Cândido da Silva novo impulso tentou a favor da marinha e, conseguindo adquirir algumas unidades de relativo valor, imprimiu por algum tempo grande actividade ao departamento da administração pública que geria. Não elaborou, todavia, o plano de construções que nos convinha, nem criou o órgão destinado a dar seqüência à reorganização da armada nacional. A autorização que obtivera do Parlamento só em pequena parte foi utilizada.

Considerável lapso de tempo decorreu depois até que, em 1925, o então Ministro da Marinha, capitão de fragata Fernando Augusto Pereira da Silva, elaborou novo plano de reorganização do material naval que, infelizmente, não teve execução.

Assim chegámos ao dia de hoje, depois de termos percorrido tantos anos em que a favor da armada só foram levados a efeito esforços que, além de muito fracos, isolados e desconexos, não obedeceram a qualquer propósito de continuidade. Como era lógico, o material chegou assim à última extremidade.

A falta de plano nas aquisições que de tempos a tempos, sempre muito espaçadas, se fizeram para evitar a morte da marinha de guerra foi seguramente uma das principais causas do enfraquecimento d'este organismo e da heterogeneidade dos poucos elementos que ainda a compõem.

Procurando subtrair-se aos inconvenientes apontados, resolveu o Governo elaborar o programa inicial da reorganização da marinha, programa na verdade assaz modesto, mas que não foi possível levar mais longe porque o Governo considera como indeclinável dever não se afastar do plano, que traçou, de consolidação do equilíbrio financeiro do Estado e do progressivo e rápido desenvolvimento da economia nacional.

Nestas condições, e ainda porque atravessamos uma quadra caracterizada pela extrema instabilidade dos tipos de navios, julgou o Governo prudente não comprometer o País com a apresentação de qualquer programa de demorada efectivação. Tratou porém de assegurar a possível continuidade na realização da política naval agora iniciada, confiando ao estado maior naval a fixação das características das unidades do presente programa e o estudo das que de futuro serão construídas.

Entregando ao estado maior naval esta delicada incumbência — que, aliás, está inteiramente contida dentro da sua natural esfera de acção — o Governo assegura, da forma mais eficaz, a necessária continuidade na política naval nacional, ao mesmo tempo que oferece ao País a certeza de que nas novas construções serão aproveitados os ensinamentos da experiência e os progressos que porventura se realizem no campo da construção naval.

Assim, na orientação que acaba de ser exposta, o Governo entende que o plano de reorganização naval deve compreender diversas fases, das quais, por enquanto, só encarou a primeira, que comportará a construção das seguintes unidades:

- 1 cruzador ligeiro.
- 2 avisos de 1.^a classe.
- 4 avisos de 2.^a classe.
- 6 contra-torpedeiros.
- 4 submarinos.
- 2 canhoneiras.
- 1 transporte de aviões.

Completa-se esta fase com material de aviação, vedetas para a fiscalização da pesca, torpedos, minas e mu-

nições de artilharia que forem necessárias para armamento dos referidos navios.

A fase agora considerada dividir-se há em dois períodos, o primeiro dos quais compreenderá as unidades em seguida indicadas, para cuja construção se tomarão desde já as necessárias providências de forma a estarem concluídas dentro de três anos:

- 2 avisos de 1.^a classe (cêrca de 2:000 toneladas).
- 2 avisos de 2.^a classe (cêrca de 1:000 toneladas).
- 4 contra-torpedeiros (de 1:400 a 1:500 toneladas).
- 2 submarinos (de 700 a 800 toneladas).
- 1 transporte de aviões capaz de transportar doze aparelhos.
- 2 vedetas para a fiscalização da pesca.
- Material de aviação, torpedos, minas e munições de artilharia.

Nestes termos, 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, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

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

Artigo 1.º Fica o Governo autorizado a fazer construir nos seus estabelecimentos fabris e em outros estabelecimentos fabris nacionais ou no estrangeiro, se não fôr possível concluí-los no País, no prazo de três anos, os seguintes navios, que constituem o primeiro período da primeira fase da reconstrução da marinha de guerra:

- 2 avisos de 1.^a classe de cêrca de 2:000 toneladas de deslocamento;
- 2 avisos de 2.^a classe de cêrca de 1:000 toneladas de deslocamento;
- 4 contra-torpedeiros de 1:400 a 1:500 toneladas de deslocamento;
- 2 submarinos de 700 a 800 toneladas de deslocamento;
- 1 transporte de hidro-aviões capaz de transportar doze aparelhos;
- 2 vedetas para a fiscalização da pesca.

Art. 2.º A par das construções a que se refere o artigo 1.º será adquirido o material de aviação e os torpedos, minas e munições para o armamento dos navios acima mencionados.

Art. 3.º As características das diversas unidades a construir serão antecipadamente determinadas pelo estado maior naval.

Art. 4.º Nos navios indicados no artigo 1.º não se compreende a canhoneira colonial cuja construção já foi ordenada ao Arsenal da Marinha, e para a qual está inscrita verba no capítulo 8.º, artigo 176.º, do orçamento do corrente ano económico.

Art. 5.º As verbas necessárias para ocorrer às despesas resultantes da construção dos navios e aquisição do material a que se referem os artigos 1.º e 2.º serão anualmente inscritas no orçamento, ficando desde já o Governo autorizado a realizar as operações de crédito indispensáveis.

Art. 6.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 17 de Julho de 1930. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira* — *Antônio Lopes Mateus* — *Luis Maria Lopes da Fonseca* — *Antônio de Oliveira Salazar* — *João*

Namorado de Aguiar — Luis António de Magalhães Correia — Fernando Augusto Branco — João Antunes Guimarães — Gustavo Cordeiro Ramos — Henrique Linhares de Lima.

Intendência do Arsenal

Decreto n.º 18:634

Considerando que, por decreto n.º 18:243, de 24 de Abril do corrente ano, foi simplificada a legalização dos documentos que justificam e acompanham as contas de material do depósito da fábrica da Direcção das Construções Navais do Arsenal da Marinha pelas razões de ordem prática desenvolvidas nos considerandos que precederam a sua promulgação;

Considerando que há contas pendentes, da mesma entidade, que não seguiram o seu destino por se encontrarem aguardando legalização, nos termos da legislação anterior àquele diploma e por elle revogada, à qual não foi possível ainda proceder por força de serviços mais momentosos disso terem impedido quem legalmente o devia fazer;

Considerando que as mesmas razões que impuseram a publicação do referido decreto n.º 18:243 subsistem e têm perfeito cabimento nas contas já aludidas e, por conseguinte, é bem de compreender a vantagem que adviria da circunstância de lhes ser tornado applicável idêntico critério ao determinado para as contas futuras;

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, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

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

Artigo 1.º Consideram-se devidamente legalizados os documentos referentes às contas de material do depósito da fábrica da Direcção das Construções Navais correspondentes ao período decorrido desde 1 de Julho de 1926 até a data da entrada em vigor do decreto n.º 18:243, de 24 de Abril do corrente ano, desde que obedeçam ao estatuído no referido decreto.

Art. 2.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 17 de Julho de 1930.— ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — Domingos Augusto Alves da Costa Oliveira — António Lopes Mateus — Luis Maria Lopes da Fonseca — António de Oliveira Salazar — João Namorado de Aguiar — Luis António de Magalhães Correia — Fernando Augusto Branco — João Antunes Guimarães — Gustavo Cordeiro Ramos — Henrique Linhares de Lima.

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Direcção Geral dos Serviços Centrais

Repartição Central

Secção do Pessoal de Obras Públicas, Portos e Caminhos de Ferro

Rectificação

No decreto n.º 18:572, publicado no *Diário do Governo* n.º 156, 1.ª série, de 8 do corrente, onde se lê no

artigo 1.º: «Todas as questões relativas à interpretação», deve ler-se: «Todas as questões relativas à interpretação ou execução».

Direcção Geral dos Serviços Centrais, 16 de Julho de 1930.— O Director Geral interino, Ernesto Júlio Navarro.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA

Conselho de Administração da Extinta
Bolsa Agrícola

Decreto n.º 18:635

Considerando que o número elevado de intermediários nas compras de trigo nacional, longe de trazer à lavoura ou às fábricas de moagem qualquer beneficio, antes estabelece uma pernicioso confusão nas compras e o consequente retraimento nas entregas, o que é necessário evitar;

Considerando porém que é de toda a justiça salvaguardarem-se os direitos dos que, legalmente inscritos como comerciantes de cereais, têm o seu comércio directamente ligado a estas transacções;

Considerando ainda que não é lícito aos próprios fabricantes impor-se a obrigatoriedade de só poderem adquirir trigos para a sua indústria por intermédio de outrem, devendo-se-lhes facilitar a sua aquisição, embora com restrições que assegurem a defesa do princípio que ficou estabelecido; e

Considerando finalmente que, para facilitar as respectivas transacções, se torna necessário fixar, com urgência, os preços dos trigos nacionais para o próximo ano cerealífero;

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, por força do disposto no artigo 1.º do decreto n.º 15:331, de 9 de Abril de 1928, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

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

Artigo 1.º Nas compras de trigos nacionais destinados à laboração das fábricas de moagem matriculadas apenas podem ter interferência:

1.º Os delegados da Manutenção Militar na aquisição de trigos para a própria Manutenção;

2.º Os fabricantes de farinhas, por si ou por seus agentes, transaccionando directamente com o produtor;

3.º Os corretores da Bolsa de Mercadorias ou seus agentes, por elles devidamente autorizados;

4.º Os negociantes de cereais, como tal devidamente inscritos nas repartições de finanças.

Art. 2.º Tanto a Manutenção Militar como os fabricantes de farinha matriculados, como ainda os corretores da Bolsa de Mercadorias, ficam, por este decreto, obrigados a enviar ao conselho de administração da extinta Bolsa Agrícola relações donde constem os nomes e moradas dos seus delegados e agentes empregados na aquisição de trigos nacionais destinados à indústria da moagem, sob pena de não ser contado para a respectiva cota de rateio da fábrica recebedora o trigo entrado que seja adquirido por individuo que nelas não esteja registado ou não venha a está-lo posteriormente, independentemente de à mesma fábrica ser imposto o pagamento de \$05 por quilograma de trigo assim transaccionado.

Art. 3.º A doutrina do artigo anterior é também applicável às transacções feitas pelos negociantes de cereais a que se refere o n.º 4.º do artigo 1.º do presente diploma, desde que não apresentem certidão, da repartição de