



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DÊSTE NÚMERO — \$90

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do *Diário do Governo*, deve ser dirigida à Administração da Imprensa Nacional. As publicações literárias de que se recebem 2 exemplares anunciam-se gratuitamente.

ASSINATURAS			
As 3 séries . . .	Ano 240\$	Semestre	120\$
A 1.ª série . . .	90\$	“	48\$
A 2.ª série . . .	80\$	“	43\$
A 3.ª série . . .	80\$	“	43\$

Para o estrangeiro e colónias acresce o porte do correio

O preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 25\$0 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo. Os anúncios a que se referem os §§ 1.º e 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 10:112, de 24-IX-1924, têm 40 por cento de abatimento.

Administração da Imprensa Nacional de Lisboa

AVISO

Para os devidos efeitos se comunica que, por ordem superior, não serão aceites originais destinados ao «Diário do Governo» que não tragam aposta a ordem para a publicação devidamente assinada, devendo ser autenticada a assinatura pelo respectivo selo branco.

SUMÁRIO

Ministério dos Negócios Estrangeiros :

Decreto n.º 31:393 — Abre um crédito destinado à inscrição de um novo artigo e reforço de uma verba inscrita no capítulo 3.º do orçamento do Ministério.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações :

Decreto-lei n.º 31:394 — Aprova o regulamento de caldeiras de locomotivas e recipientes sob pressão dos serviços ferroviários.

Portaria n.º 9:836 — Reforça uma verba inscrita na alínea c) do n.º 1) do artigo 48.º, capítulo 7.º, do orçamento do Commissariado do Desemprego.

Declarações de terem sido autorizadas transferências de duas verbas dentro dos capítulos 3.º e 15.º do orçamento do Ministério.

Ministério das Colónias :

Decreto n.º 31:395 — Autoriza o Ministro a realizar o provimento das vagas actualmente existentes no quadro técnico aduaneiro comum do Império Colonial Português ou nos quadros técnicos aduaneiros privativos das colónias — Autoriza o mesmo Ministro a contratar uma dactilógrafa e um servente para o serviço da Comissão Revisora das Pautas Aduaneiras Coloniais.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

7.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

Decreto n.º 31:393

Com fundamento nas disposições do artigo 35.º e sua alínea c) do decreto n.º 18:381, de 24 de Maio de 1930, e nas do artigo 2.º do decreto n.º 24:914, de 10 de Janeiro de 1935, depois de ouvido o Ministro das Finanças, nos termos do n.º 1.º do artigo 9.º do decreto n.º 22:470, de 11 de Abril de 1933, e do aludido artigo 2.º do decreto n.º 24:914;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º É aberto no Ministério das Finanças, a favor do Ministério dos Negócios Estrangeiros, um crédito especial de 70.000\$, importância destinada à inscrição de um artigo novo e reforço de uma verba do orça-

mento do segundo dos referidos Ministérios em vigor no corrente ano económico de 1941, como segue:

CAPÍTULO 3.º

Artigo 25.º-A — Despesas de conservação e aproveitamento do material:

N.º 1) De imóveis 45.000\$00

Artigo 27.º — Despesas de comunicações:

N.º 2) Transportes 25.000\$00

Total a reforçar 70.000\$00

Art. 2.º Para fazer face às despesas de que trata o artigo anterior é anulada quantia equivalente nas seguintes dotações do mesmo orçamento:

Capítulo 3.º, artigo 29.º, n.º 1) 25.000\$00

Capítulo 3.º, artigo 30.º, n.º 2) 20.000\$00

Capítulo 3.º, artigo 30.º, n.º 3) 15.000\$00

Capítulo 4.º, artigo 42.º, n.º 2) 10.000\$00

Total a anular 70.000\$00

Este crédito foi registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública e a minuta do presente decreto foi examinada e visada pelo Tribunal de Contas, nos termos do § único do artigo 36.º do decreto n.º 18:381, de 24 de Maio de 1930.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Governo da República, 16 de Julho de 1941. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Mário Pais de Sousa — Adriano Pais da Silva Vaz Serra — João Pinto da Costa Leite — Manuel Ortins de Bettencourt — Duarte Pacheco — Francisco José Vieira Machado — Mário de Figueiredo — Rafael da Silva Neves Duque.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Direcção Geral de Caminhos de Ferro

Decreto-lei n.º 31:394

Convindo proceder à regulamentação da matéria referente a caldeiras de locomotivas e outros recipientes trabalhando sob pressão, affectos ao serviço dos caminhos de ferro do continente e ilhas adjacentes, cuja fiscalização está a cargo da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, nos termos do decreto n.º 13:510, de 12 de Abril de 1927;

Tendo em vista o disposto no artigo 41.º do decreto com força de lei de 31 de Dezembro de 1864;

Usando da faculdade conferida pela 2.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. É aprovado o regulamento de caldeiras de locomotivas e recipientes sob pressão dos serviços fer-

roviários, que fica fazendo parte integrante do presente decreto e que baixa assinado pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Governo da República, 16 de Julho de 1941. — ANTÓNIO ÓSCAR DE FRAGOSO CARMONA — *António de Oliveira Salazar* — *Mário Pais de Sousa* — *Adriano Pais da Silva Vaz Serra* — *João Pinto da Costa Leite* — *Manuel Ortins de Bettencourt* — *Duarte Pacheco* — *Francisco José Vieira Machado* — *Mário de Figueiredo* — *Rafael da Silva Neves Duque*.

Regulamento de caldeiras de locomotivas e recipientes sob pressão dos serviços ferroviários

CAPITULO I

Definições e designações

Artigo 1.º Consideram-se caldeiras de locomotivas, para efeito do presente regulamento, as que estiverem montadas em máquinas empregadas na tracção de comboios, ou a elas se destinem, e sirvam para produzir o vapor necessário à sua propulsão.

Serão designadas no presente regulamento por «caldeiras de locomotivas».

Art. 2.º As restantes caldeiras empregadas em instalações fixas, semi-fixas ou locomóveis, destinadas à construção ou exploração de caminhos de ferro, serão designadas por «caldeiras de instalações».

Art. 3.º O termo genérico «caldeira» ou «caldeiras» aplica-se às duas classes de caldeiras referidas nos artigos 1.º e 2.º e indica que a matéria do ou dos artigos é aplicável às duas espécies em comum.

Art. 4.º A fiscalização das caldeiras em serviço nos caminhos de ferro, tanto nas locomotivas como em quaisquer outras instalações de energia, será exercida pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ único. A designação de «empresas» ou «companhias» empregada neste regulamento aplica-se exclusivamente às empresas ou companhias de caminhos de ferro.

CAPITULO II

Aparelhos de segurança e fiscalização

Art. 5.º Cada caldeira de locomotiva deverá ter duas válvulas de segurança, do tipo apropriado, e tais dimensões que cada uma delas possa evacuar uma quantidade de vapor suficiente para evitar que a pressão do vapor se eleve, em qualquer caso, a mais de 5 por cento além do timbre. O seu diâmetro não deverá, em geral, ser superior a 100 milímetros.

Depois de uma descarga, a pressão não deverá descer mais de cerca de 1 quilograma abaixo do timbre.

Devem estar reguladas de maneira que a sua descarga começará quando a pressão na caldeira fôr igual ao timbre menos 0^{ms},200.

§ único. As caldeiras de instalações cujo timbre seja igual ou inferior a 8 quilogramas poderão ter apenas uma válvula de segurança. Para timbres superiores é obrigatória a existência de duas válvulas.

Art. 6.º As válvulas de segurança deverão possuir um dispositivo que impeça ou denuncie qualquer alteração abusiva na carga ou na tensão das molas, ou contrapesos, susceptível de embarçar ou retardar a sua descarga quando a pressão na caldeira atinge o valor previsto no artigo antecedente.

§ único. As alterações que, por motivo de variação de elasticidade das molas ou outros, as empresas se vejam obrigadas a fazer nesses dispositivos para que as

válvulas continuem a funcionar nas condições prescritas no corpo deste artigo deverão ser imediatamente comunicadas à Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 7.º As válvulas de segurança devem estar montadas em local onde sejam, tanto quanto possível, visíveis do pessoal que trabalha com a caldeira e onde, ao mesmo tempo, não haja risco de se darem arrastamentos de água durante a descarga.

Art. 8.º Todas as caldeiras serão munidas de, pelo menos, um manómetro indicativo da pressão respectiva. Estes manómetros deverão satisfazer ao prescrito nos artigos 1.º, 2.º, 3.º (corpo do artigo e seus §§ 2.º e 4.º) e 5.º do decreto n.º 29:710, de 19 de Junho de 1939.

Art. 9.º Os manómetros serão aferidos sempre que as caldeiras sofram reparações importantes e, obrigatoriamente, de dois em dois anos.

Art. 10.º Os manómetros que no acto de aferição apresentem diferenças superiores a 2 por cento sobre as indicações do manómetro-padrão deverão ser substituídos ou devidamente afinados.

Art. 11.º Os engenheiros da fiscalização deverão, sempre que o entenderem útil, comparar os manómetros das caldeiras em serviço com o manómetro-padrão e fazê-los substituir quando as suas indicações apresentarem diferenças superiores a 2 por cento sobre as deste.

Art. 12.º Os manómetros serão graduados em kg/cm². A graduação começará em zero e compreenderá, pelo menos, a pressão timbre mais a sobrecarga legal de prova a frio da caldeira onde se destinar a servir.

Art. 13.º No mostrador da graduação a pressão timbre será marcada com um traço vermelho bem visível.

§ único. Um ponteiro testemunha, montado no mesmo mostrador, servirá para denunciar a todo o tempo se a pressão timbre foi alguma vez excedida.

Art. 14.º Em todas as caldeiras haverá um dispositivo permitindo a montagem eventual do manómetro-padrão.

Art. 15.º A instalação dos manómetros deve ser tal que evite todas as causas de erro provenientes delas, tais como condensações ou arrastamentos de água, entupimento de tubos de condução de vapor, etc.

Art. 16.º Os manómetros serão obrigatoriamente marcados com o número da caldeira, podendo, porém, as empresas juntar-lhe qualquer outra marca ou número, sem prejuízo da primeira.

§ único. Depois da aferição, a caixa do manómetro será selada, com selo de chumbo, em presença do engenheiro da fiscalização.

Art. 17.º As caldeiras trabalhando com vapor sobreaquecido deverão ser munidas de um pirómetro, colocado em posição bem visível para o maquinista. A graduação dos pirómetros será feita em graus centígrados e estender-se-á até 50º pelo menos além da temperatura mais elevada a que poderá ser levado teoricamente o sobreaquecimento do vapor na caldeira em que foram montados.

Art. 18.º Na frente das caldeiras das locomotivas, colocados de modo que possam ser consultados constantemente pelo fogueiro e pelo maquinista, haverá dois indicadores de nível da água em que este possa ser observado por transparência.

A extremidade inferior dos indicadores deve estar, pelo menos, 60 milímetros acima da chapa do teto da caixa de fogo interior.

Um traço bem visível sobre uma chapa cravada na frente da caldeira, próximo de um dos indicadores, corresponderá à parte superior do teto da fornalha em contacto com a água.

§ único. As caldeiras de instalações com capacidade inferior a 1^{ms},5 poderão ter apenas um indicador de nível.

Art. 19.º Os indicadores de nível, quando susceptíveis de se fracturarem por excesso de temperatura ou outras causas, deverão possuir um resguardo que, sem prejudicar a perfeita visibilidade das suas indicações, impeça que os estilhaços vão atingir o pessoal. Um jogo de torneiras manobráveis simultaneamente permitirá interceptar toda a comunicação do interior da caldeira com os indicadores.

Art. 20.º Todas as caldeiras de locomotivas deverão possuir dois parafusos fusíveis colocados no teto da fornalha. O enchimento fusível terá um diâmetro mínimo de 14 milímetros no fundo da rôsca e a sua extremidade superior ficará a cerca de 20 milímetros da face interna do teto da caixa de fogo em contacto com a água. Serão punçoados com o carimbo da empresa na parte superior.

CAPÍTULO III

Provas hidráulicas e experiências de caldeiras

Art. 21.º As provas hidráulicas serão executadas a frio pelos engenheiros da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, coadjuvados pelos agentes das empresas e com pessoal operário fornecido por elas. As bombas de pressão serão também fornecidas pelas empresas, que procederão à sua montagem.

Art. 22.º As provas hidráulicas das caldeiras devem renovar-se:

- a) De cinco em cinco anos;
- b) Depois de reparações importantes (substituição total ou parcial de chapas, colocação de remendos ou reforços importantes, etc.);
- c) Sempre que sofram operações de soldadura de certa importância;
- d) No fim de mais de um ano de estacionamento antes de entrarem em serviço;
- e) Quando houver motivo de suspeitar da segurança da caldeira.

Art. 23.º As provas hidráulicas deverão ser executadas com a caldeira nua e sem pintura, sem grelhas, nem forros, com as juntas e uniões perfeitamente estanques, e colocada de modo que possa ser examinada exteriormente por todos os lados e no interior das caixas de fogo e de fumo.

No decurso da prova, cuja duração será regulada em cada caso pela fiscalização, esta deverá verificar que se não apresentam fugas ou perdas de água que determinem abaixamentos rápidos e apreciáveis de pressão.

As fugas ou perdas por gotejamento em escoras, tubos, costuras ou pelas juntas não darão, em geral, lugar à rejeição da caldeira. Podem ser quasi sempre estancadas por simples encalques, mandrilagem dos tubos ou refeição das juntas.

Quando, porém, as fugas se produzam por via de fendas em plena chapa ou entre os furos dos rebites, entre os furos dos rebites e os bordos das chapas ou, ainda, entre os alvéolos dos tubos, nas linhas de soldadura e em certas costuras atacadas de corrosão, devem dar lugar à rejeição da caldeira, com exigência de nova prova depois das reparações necessárias. As deformações permanentes também podem constituir motivo de rejeição. A fiscalização deverá verificar, sobretudo nos casos suspeitos, que o escoramento tanto dos tetos das fornalhas como das chapas laterais da porta e tubular das caixas de fogo se encontra em bom estado, para o que usará dos meios de investigação necessários. Deverá certificar-se de que as chapas da fornalha não apresentam corrosões nem diminuições de espessura que possam pôr em risco a sua segurança.

Art. 24.º As pressões de prova das caldeiras de locomotivas serão dadas em kg/cm², até ao timbre de 12 quilogramas, por uma sobrecarga de 5 quilogramas.

Para timbres superiores a 12 quilogramas a carga de prova será calculada pela fórmula $P = 1,2 p + 3$, em que P e p são, respectivamente, a pressão de prova e o timbre.

Os valores de P serão sempre arredondados para a unidade imediatamente superior em kg/cm² (a).

§ 1.º Para as caldeiras novas a pressão de prova será dada pela fórmula $P = 1,3 p + 3$, em que P e p são, respectivamente, a pressão de prova e a pressão timbre. O valor de P será sempre arredondado para a unidade imediatamente superior.

§ 2.º Para as caldeiras de instalações que tiverem um timbre de 0^{kg},3 a 5 quilogramas a carga da prova será igual ao mesmo timbre, com um mínimo de 0^{kg},5/cm². Além de 5 quilogramas a sobrepessão será de 5 quilogramas até 12 quilogramas e daí por diante as previstas no artigo 24.º

Art. 25.º As provas a quente serão feitas à pressão timbre, podendo ser aproveitadas para as realizar as experiências de funcionamento das locomotivas onde forem montadas, se a fiscalização entender dispensável o desguarnecimento da caldeira.

Os defeitos encontrados deverão ser corrigidos antes da entrada em serviço da locomotiva e poderão provocar a sua rejeição se a sua importância o justificar.

(a) Com o emprego desta fórmula obtêm-se valores intermédios entre os exigidos pelo regulamento belga e suíço da 1.ª prova e superior ao suíço de renovação de provas. Assim, para as seguintes pressões timbres obtêm-se as sobrecargas adiante indicadas:

Até 12 quilogramas	5 quilogramas
De 13 a 15 quilogramas	6 quilogramas
De 16 a 20 quilogramas	7 quilogramas
De 21 a 23 quilogramas	8 quilogramas
Etc.	

CAPÍTULO IV

Emprego de soldaduras

Art. 26.º Nas reparações das caldeiras é admitido o emprego de soldadura eléctrica ou autogénea, conforme os casos.

§ 1.º O pessoal destinado a operações de soldadura em caldeiras será devidamente seleccionado por meio de aprendizagem especial, terminada por exame de aptidão.

Os nomes dos agentes escolhidos serão sempre comunicados à Direcção Geral de Caminhos de Ferro e as provas do exame serão submetidas a ensaios mecânicos e exame radiográfico, segundo programa a estabelecer.

§ 2.º Na execução dos trabalhos de reparação por soldadura observar-se-ão as seguintes regras gerais:

1.º Os adelgaçamentos ou faltas de matéria provocados por corrosões podem ser cheios por meio de soldadura. Como, porém, a acção desta, neste caso, só serve para impedir que os efeitos da corrosão continuem, sem restabelecer em geral a resistência primitiva, a operação de soldadura não dispensa, na maioria dos casos, a colocação de um reforço cravado, cobrindo largamente a parte afectada pela corrosão;

2.º As fendas em plena chapa, quando esta está consolidada por escoramento, podem ser reparadas por meio de soldadura, seguida de martelamento, obrigando a uma vibração ao longo dela; a soldadura deverá abranger não só a extensão da fenda, mas também uma extensão suficiente para cada lado dos seus extremos, para que se entre na parte sã;

3.º Para as chapas não consolidadas por escoramento admite-se que a soldura apresentará apenas uma resistência de cerca de 50 por cento da resistência primitiva.

A outra metade deverá portanto ser compensada por meio de reforço cravado, cobrindo largamente a parte soldada.

Art. 27.º Sempre que entre as reparações efectuadas tenham sido executadas soldaduras ligando chapas ou parte de chapas, depois da prova a frio e de retirada a pressão, será feito um martelamento ao longo da soldadura, de modo a produzir-se uma vibração em toda a sua extensão. Em seguida, após um repouso de dez minutos, proceder-se-á a uma nova prova a frio com uma pressão dada pela fórmula $P=1,1 p+2$, em que P e p são, respectivamente, a pressão de prova e o timbre da caldeira.

O valor de P , expresso em kg/cm², arredondar-se-á para a unidade imediatamente superior.

Art. 28.º Para soldaduras de grande extensão poderá ser exigido um exame radiográfico, com ou sem dispensa das provas indicadas no artigo 27.º

Art. 29.º Não são admitidas:

- Soldaduras ligando duas chapas em ângulo vivo;
- Soldaduras de fendas ramificadas ou divergindo de um ou mais pontos centrais;
- Soldaduras de partes de peças constituídas por metais diferentes.

CAPÍTULO V

Disposições gerais e transitórias

Art. 30.º Nenhuma caldeira poderá entrar em serviço, depois de submetida a prova hidráulica, sem possuir a respectiva chapa de timbre fornecida pela fiscalização.

Art. 31.º Nos termos do artigo 10.º do regulamento de polícia e exploração dos caminhos de ferro, as empresas deverão ter sempre em dia livros de registo de onde constem minuciosamente descritas as reparações que as caldeiras forem sofrendo.

No cabeçalho da descrição de cada grande reparação ou reparação de conservação serão inscritos:

- O número da caldeira;
- O número da matrícula da chapa de timbre;
- O número da locomotiva em que vai ser montada;
- O número do manómetro;
- As datas de entrada em reparação e da prova hidráulica, aferição do manómetro e da última prova hidráulica anterior;
- O percurso total da caldeira até à entrada em reparação;
- O percurso da chapa tubular.

Estes livros serão visados e anotados pelos engenheiros da fiscalização e ser-lhes-ão apresentados todas as vezes que forem requisitados.

Art. 32.º A presente legislação é aplicável, de um modo geral, a todos os recipientes destinados a conter gases sob pressão, qualquer que seja a sua capacidade ou timbre.

Art. 33.º Havendo ainda algumas caldeiras de locomotivas que têm apenas um indicador de nível por transparência e um jogo de torneiras de prova, poderá manter-se temporariamente esta disposição, a despeito do que prescreve o artigo 18.º do presente regulamento, mas deverá ser modificada, nos termos do mesmo artigo, logo que se proceda à substituição da chapa da porta da caldeira, à desmontagem da respectiva caixa de fogo interior ou da própria caldeira, ou ainda no decurso de uma grande reparação.

Art. 34.º Todas as caldeiras de locomotivas deverão possuir dois injectores de alimentação, que se manterão permanentemente em estado de funcionamento perfeito. Se, além destes injectores, houver outros aparelhos de alimentação, eles deverão igualmente manter-se em perfeito e permanente estado de funcionamento.

Art. 35.º Enquanto se mantiverem as dificuldades de obtenção de materiais, derivadas do actual estado de guerra, a Direcção Geral de Caminhos de Ferro poderá dispensar as empresas das obrigações que deri-

vam das disposições do § único do artigo 13.º e das do artigo 17.º, bem como dos exames radiográficos previstos no § 1.º do artigo 26.º e no artigo 28.º Essas prescrições tornar-se-ão porém obrigatórias logo que cessem as causas que aconselham agora a sua dispensa.

§ único. Em caldeiras em que, pela disposição ou distribuição dos seus órgãos acessórios, não convenha, sob o ponto de vista da sua resistência, a colocação do segundo indicador de nível de água, prevista no artigo 18.º, poderá essa modificação ser dispensada, mediante parecer da fiscalização, tornando-se, porém, obrigatória quando a caldeira ou caixa de fogo forem substituídas.

Art. 36.º Continuam em vigor todas as prescrições e disposições do regulamento de caldeiras anexo ao decreto n.º 8:332 que não colidam com as do presente regulamento. Estas substituem e anulam, para as caldeiras das locomotivas e de instalações de energia das companhias de caminhos de ferro, todas as disposições e prescrições em contrário insertas em regulamentos anteriores.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 16 de Julho de 1941. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

Comissariado do Desemprego

Portaria n.º 9:336

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, que na dotação inscrita no capítulo 7.º, artigo 48.º, n.º 1), alínea b), do orçamento deste Comissariado actualmente em vigor seja eliminada a quantia de 370.000\$, que irá reforçar a alínea c) do mesmo número, artigo e capítulo.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 16 de Julho de 1941. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública

Publica-se, de harmonia com as disposições do artigo 7.º do decreto-lei n.º 25:299, de 6 de Maio de 1935, que S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações autorizou, por despacho de 5 do corrente, nos termos do artigo 17.º do decreto n.º 16:670, de 27 de Março de 1929, a transferência da quantia de 100.000\$ da alínea d) para a alínea a) do n.º 1) do artigo 53.º do capítulo 3.º do orçamento do Ministério das Obras Públicas e Comunicações para o actual ano económico.

8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública, 10 de Julho de 1941. — O Chefe da Repartição, *António Ramalho Ortigão Peres*.

Publica-se, de harmonia com as disposições do artigo 7.º do decreto-lei n.º 25:299, de 6 de Maio de 1935, que S. Ex.ª o Ministro das Obras Públicas e Comunicações autorizou, por despacho de 1 de Julho corrente, nos termos do artigo 17.º do decreto n.º 16:670, de 27 de Março de 1929, a transferência da quantia de 40.000\$ do n.º 7) para o n.º 8) do artigo 169.º do capítulo 15.º do orçamento do Ministério das Obras Públicas e Comunicações para o actual ano económico.

8.ª Repartição da Direcção Geral da Contabilidade Pública, 10 de Julho de 1941. — O Chefe da Repartição, *António Ramalho Ortigão Peres*.