



DIÁRIO DO GOVERNO

PREÇO DESTE NÚMERO — \$80

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 três séries . . . Ano	360\$
A 1.ª série	140\$
A 2.ª série	120\$
A 3.ª série	120\$

C preço dos anúncios (pagamento adiantado) é de 4550 a linha, acrescido do respectivo imposto do selo. Os anúncios a que se refere o § único do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 37:701, de 30 de Dezembro de 1949, têm a redução de 40 por cento.

Para o estrangeiro e colónias acresce o porte do correio

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 da Marinha:

Portaria n.º 13:537 — Prorroga até 31 de Janeiro de 1952 o período fixado no n.º 2.º da Portaria n.º 11:677 (tempo de embarque exigido para promoção aos grumetes telegrafistas e pessoal radiotelegrafista em serviço nas estações radiotelegráficas das ilhas adjacentes).

Ministério das Obras Públicas:

Decreto n.º 38:255 — Autoriza a Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos a celebrar contrato para a execução das obras de construção da ponte de Rabal, sobre o rio Sabor.

Ministério da Economia:

Decreto-Lei n.º 38:256 — Adita uma nova alínea ao artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 35:993, que cria o Fundo de melhoramentos agrícolas.

Ministério das Comunicações:

Portaria n.º 13:538 — Introduce alterações no Regulamento para o transporte de substâncias perigosas nos caminhos de ferro da rede nacional, aprovado pela Portaria n.º 13:387.

ros da Armada, prorrogar até 31 de Janeiro de 1952 o período fixado no n.º 2.º da referida portaria.

Ministério da Marinha, 17 de Maio de 1951. — O Ministro da Marinha, *Américo Deus Rodrigues Thomaz*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos

Decreto n.º 38:255

Considerando que foram adjudicadas a Arménio Rodrigues Alves as obras da empreitada de construção da ponte de Rabal, sobre o rio Sabor;

Considerando que para a execução de tais obras, como se verifica do respectivo caderno de encargos, está fixado o prazo de trezentos dias, prazo este que abrange parte do ano económico de 1951 e do de 1952;

Tendo em vista o disposto no § único do artigo 4.º do Decreto n.º 27:563, de 13 de Março de 1937;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, nos termos do § 2.º do seu artigo 80.º, o seguinte:

Artigo 1.º É autorizada a Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos a celebrar contrato com Arménio Rodrigues Alves para a execução das obras de construção da ponte de Rabal, sobre o rio Sabor, pela importância de 299.000\$.

Art. 2.º Seja qual for o valor dos trabalhos a realizar no corrente ano, não poderá a Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos despender com pagamentos relativos às obras executadas mais de 200.000\$ em 1951 e em 1952 99.000\$ mais o que se apurar como saldo do ano anterior.

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

Paços do Governo da República, 17 de Maio de 1951. — *ANTÓNIO DE OLIVEIRA SALAZAR* — *Artur Águedo de Oliveira* — *José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich*.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Repartição do Gabinete

Portaria n.º 13:537

Mantendo-se ainda as circunstâncias que determinaram a publicação da Portaria n.º 11:677, de 9 de Janeiro de 1947: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Marinha, ao abrigo da faculdade conferida no artigo 239.º do Regulamento do Corpo de Marinhei-

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Junta de Colonização Interna

Decreto-Lei n.º 38:256

Não foi iludida a expectativa do Governo quanto aos resultados da execução da Lei n.º 2:017, de 25 de Junho de 1946, completada pelo Decreto-Lei n.º 35:993, que criou o Fundo de Melhoramentos Agrícolas e lhe deu autonomia administrativa e financeira.

É, efectivamente, vasta a obra de valorização da terra já realizada e valioso o contributo prestado para atenuar as crises de trabalho nos meios rurais. Tudo aconselha, pois, a prosseguir no caminho encetado e a reforçar, na medida do possível, os recursos postos à disposição do Fundo de Melhoramentos Agrícolas.

Para tanto permite-se-lhe agora utilizar, além das receitas previstas no citado decreto-lei, o produto de empréstimos, nomeadamente dos que puderem ser-lhe concedidos pelo Fundo de Fomento Nacional.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.^a parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, nos termos do § 2.º do seu artigo 80.º, para valer como lei, o seguinte:

Artigo único. É aditada ao artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 35:993, de 23 de Novembro de 1946, uma nova alínea, com a seguinte redacção:

d) O produto de empréstimos autorizados pelo Governo.

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

Pagos do Governo da República, 17 de Maio de 1951. — ANTONIO DE OLIVEIRA SALAZAR — *João Pinto da Costa Leite — Fernando dos Santos Costa — Joaquim Trigo de Negreiros — Manuel Gonçalves Cavaleiro de Ferreira — Artur Aguedo de Oliveira — Adolfo do Amaral Abranches Pinto — Américo Deus Rodrigues Thomaz — Paulo Arsénio Virissimo Cunha — José Frederico do Casal Ribeiro Ulrich — Manuel Maria Sarmiento Rodrigues — Fernando Andrade Pires de Lima — Ulisses Cruz de Aguiar Cortês — Manuel Gomes de Araújo — José Soares da Fonseca.*

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Direcção-Geral de Caminhos de Ferro

Portaria n.º 13:538

Tendo-se reconhecido a necessidade de alterar algumas disposições do regulamento que faz parte integrante da Portaria n.º 13:387, de 20 de Dezembro de 1950: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Comunicações, aprovar as seguintes alterações ao texto primitivo:

O texto do § único do artigo 4.º passa a ter a seguinte redacção:

Exceptuam-se desta disposição os transportes do Estado por motivo de conveniências militares em casos urgentes e todos os transportes que houverem de realizar-se nas linhas e ramais em que não se efectuem comboios regulares de mercadorias. Nestes casos poderão os transportes ser efectuados em comboios mistos.

O texto do § 2.º do artigo 5.º passa a ter a seguinte redacção:

§ 2.º No transporte, carga, descarga, estacionamento e manobras nas estações das substâncias agrupadas nas classes I-a a I-c, inclusive, serão observados rigorosamente os seguintes preceitos:

1.º As notas de expedição relativas ao transporte de substâncias explosivas deverão ser entregues nas estações vinte e quatro horas antes da remessa.

2.º Nenhuma nota de expedição de substâncias explosivas será aceite pelas estações sem ser acompanhada de um certificado do expedidor, declarando que vão acondicionadas segundo as prescrições regulamentares.

Exceptuam-se desta disposição os transportes do Estado para casos urgentes.

3.º A recepção e entrega das substâncias explosivas nos caminhos de ferro efectuar-se-ão unicamente desde o nascer até ao pôr do sol.

4.º Quando a remessa tenha de ser expedida por um comboio de noite, será entregue na estação duas horas, pelo menos, antes do pôr do sol e carregada nos vagões antes da noite.

5.º A permanência nas estações de substâncias explosivas não poderá exceder vinte e quatro horas. No caso de o destinatário não retirar a remessa no prazo prescrito, o chefe da estação respectiva deverá imediatamente informar a autoridade administrativa da localidade, seja qual for a quantidade do explosivo.

6.º As manobras, a carga, descarga e trasbordo dos explosivos só se realizarão durante o dia.

7.º A excepção do Estado, a ninguém é permitido transportar em cada comboio misto mais de um vagão carregado de substâncias explosivas.

8.º Ao Estado é também permitido fazer entrega nas estações daquelas substâncias nos domingos e dias feriados, mesmo depois do meio-dia.

9.º Os leitos dos vagões destinados ao transporte de substâncias explosivas deverão ser cobertos com encerados ou qualquer tecido compacto, havendo todo o cuidado em verificar que os mesmos leitos não estejam impregnados de líquidos corrosivos que os ataquem.

10.º Todos os volumes contendo explosivos deverão carregar-se a braço, com as tampas para cima, sempre com o maior cuidado, quer no momento da carga, quer em marcha, e nunca ser arrastados nem arremessados, para se evitar qualquer choque.

11.º Nos vagões destinados ao carregamento de explosivos não poderá ser transportada nenhuma outra classe de mercadorias.

12.º Não se poderão transportar fulminatos nem outros produtos detonantes, incluindo os cartuchos escorvados, nos vagões carregados com pólvora, dinamite, algodão-pólvora, gelatina explosiva e outras substâncias análogas, salvo casos excepcionais, em que a gravidade das circunstâncias assim o exija, devendo então a autoridade que o determinar dar a ordem por escrito.

13.º Nas estações, para a composição e decomposição dos comboios, os vagões de explosivos poderão ser manobrados por meio de locomotivas, contanto que estejam separados destas, pelo menos, por três vagões que não contenham nenhuma matéria explodível ou facilmente inflamável.

Estas manobras serão sempre executadas com velocidade que não exceda o andamento de um homem a passo ordinário e dirigidas por um empregado do caminho de ferro que tenha delas a responsabilidade.

As manobras à inglesa são formalmente proibidas.

14.º Quando os comboios que transportarem explosivos tiverem de cruzar com outros comboios ou dar-lhes passagem, as direcções dos caminhos de ferro devem, quando possível, organizar o serviço por forma que estas manobras se realizem nas estações em que houver vias de resguardo afastadas da linha directa, nas quais aqueles comboios possam estar durante a passagem dos outros.

15.º A estação que tiver de expedir um ou mais vagões com explosivos deverá prevenir com a devida antecipação o respectivo empregado do movimento, a fim de este indicar o comboio em que o transporte se deve fazer e avisar pelo telégrafo as estações do trajecto da passagem do comboio e

a estação a que se destina, a fim de se tomarem todas as precauções para evitar qualquer sinistro.

Igualmente deverá ser prevenida a fiscalização do Governo dos dias em que houver a carregar ou a descarregar explosivos nas estações.

16.º O condutor do comboio que transportar explosivos deverá prevenir o respectivo maquinista, a fim de este evitar o mais possível a saída de faúlhas da máquina.

17.º Nas estações onde existam substâncias explosivas deverão observar-se as prescrições seguintes:

a) Não fazer estacionar os vagões carregados de explosivos ao lado de locomotivas, sobre os fossos de picar fogo ou debaixo de cais cobertos;

b) Não carregar nem descarregar os vagões de explosivos em cais cobertos nem em cais que tenham quaisquer mercadorias que possam com facilidade inflamar-se;

c) Resguardar com coberturas impermeáveis, de preferência brancas, principalmente no Verão, os volumes que contêm as substâncias explosivas;

d) Não acender no recinto das estações nem nos edifícios seus dependentes senão as luzes e o fogo absolutamente indispensáveis, evitando-se nos fogões o emprego de combustível que produza muitas faúlhas. As braseiras só se farão acender fora do recinto das estações, a distância conveniente do cais e na direcção oposta ao vento em relação ao mesmo cais;

e) Não permitir que se fume no recinto das estações nas proximidades dos vagões carregados de explosivos.

18.º As expedições de pólvoras de menos de 200 quilogramas e as de menos de 50 quilogramas de explosivos propriamente ditos são dispensadas da aplicação rigorosa das presentes prescrições, excepto no que respeita ao seu acondicionamento, observando-se, porém, o seguinte:

a) Serem carregadas só em vagões fechados não contendo nenhuma outra matéria explosiva nem facilmente inflamável;

b) Não serem transportadas pelos comboios de passageiros, excepto no caso previsto no § único do artigo 4.º

19.º Será negado o transporte pelas vias férreas aos explosivos que derem reacção ácida com o papel de tornassol. Para isto se reconhecer corta-se um cartucho, coloca-se uma tira de papel de tornassol encostada à parte cortada, juntam-se os dois fragmentos e, decorridos cinco minutos, examina-se se o papel avermelhou.

Será igualmente recusado o transporte de substâncias explosivas que não estejam acondicionadas conforme se estabelece no regulamento anexo à Portaria n.º 13:387, de 20 de Dezembro de 1950.

20.º As companhias de caminhos de ferro são responsáveis pelos danos causados quando haja sinistros devidos a falta de cumprimento das disposições daquele regulamento, na parte que lhes compete.

A redacção do último período do n.º 6) do artigo 9.º é substituída pela seguinte:

Os recipientes cilíndricos de chapa soldada que sejam empregados no transporte de gases dissolvidos ou de líquidos inflamáveis das classes II, III e III-a deverão conter no seu interior tabiques perfurados que dividam os recipientes em compartimentos de comprimento inferior a 3^m,5, a fim de evitar bruscas deslocções do líquido contido.

Na alínea b) do artigo 25.º, onde se lê: «500 metros cúbicos», deve ler-se: «500 centímetros cúbicos».

Alterações na relação alfabética

P. 1295, marginal 6) *Acetona* (*):

A nova redacção é a seguinte:

- A) *Embalagens*.— Caixas de chapa, madeira, vidro, alumínio, porcelana, grés ou matérias análogas. Estes recipientes deverão ser acondicionados dentro de uma caixa de madeira, não devendo encher-se além de 93 por cento da sua capacidade.
- D) Não se aceitarão expedições em grande velocidade, a não ser por vagão completo, excepto quando o peso for inferior a 100 quilogramas, utilizando-se, neste caso, vagões fechados.
- F) O material deverá ser aberto, excepto para remessas que não excedam 100 quilogramas.
- H) Os recipientes que tenham contido acetona deverão ser transportados sempre fechados. Se um recipiente que contenha acetona sofrer avaria durante o transporte, descarregar-se-á imediatamente e, se a avaria não puder ser reparada em curto prazo, proceder-se-á à sua venda, sem mais formalidades, por conta do remetente.

P. 1297, marginal 22) *Ácido clorídrico* (*) [ácido muriático (*):

A nova redacção é a seguinte:

- A) *Embalagens*.— Recipientes de vidro, porcelana, grés ou matérias análogas, que se fixarão dentro de embalagens protectoras, com interposição de matéria acolchoante. Recipientes de borracha ou plástico resistentes ao ácido clorídrico, de construção sólida, capazes de, quando cheios com água a 98 por cento da sua capacidade, caírem de 1 metro de altura sem rebentarem. Tambores de ferro revestidos interiormente de borracha ou plástico, resistentes ao ácido clorídrico. Vagões de potes, com potes de grés de capacidade até 1:000 litros, sem embalagem protectora, mas fixados solidamente aos vagões por armações adequadas, não permitindo que cheguem ao contacto uns dos outros. Vagões-cisternas de ferro, revestidos interiormente de borracha ou plástico resistentes ao ácido clorídrico.

P. 1297, marginal 27) *Ácido muriático* (*):

As mesmas prescrições que para o marginal 22) *Ácido clorídrico*.

P. 1298, marginal 34) *Ácido sulfúrico* (*);

- 35) *Ácido sulfúrico contendo anidrido sulfúrico* (*);
- 36) *Ácido sulfúrico fumegante* (*);
- 37) *Ácido sulfúrico de Nordhausen* (*):

A nova redacção é a seguinte:

- A) *Embalagens*.— Recipientes de vidro, porcelana, grés ou matérias análogas, que se fixarão dentro de embalagens protectoras, com interposição de matéria acolchoante; autorizado só para ácidos de concentração não superior a 100,5 por cento de SO_4H_2 . Recipientes de borracha ou plástico resistentes ao ácido sulfúrico, de construção sólida, capazes de, quando cheios com água a 98 por cento da sua capacidade, caírem de 1 metro de altura sem rebentarem; só para ácidos de concentração não superior a 42º Baumé. Tambores de ferro só para ácido a 60º Baumé, ou ácido de concentração superior, desde que a sua acção corrosiva sobre o aço macio a 40º C. não exceda a do ácido sulfúrico comercial a 66º Baumé. Tambores de ferro revestidos interiormente de chumbo, só para ácidos de concentração não superior a 93,2 por cento de SO_4H_2 . Tambores de ferro revestidos interiormente de borracha ou plástico resistentes ao ácido sulfúrico, só para ácidos de concentração não superior a 42º Baumé. Vagões-cisternas de ferro, só para ácido a 60º Baumé, ou ácido de concentração superior, desde que a sua acção corrosiva sobre o aço macio a 40º C. não exceda a do ácido sulfúrico comercial a 66º Baumé. Vagões-cisternas de ferro revestidos interiormente de chumbo, só para ácidos de concentração não superior a 93,2 por cento de SO_4H_2 .

Vagões-cisternas de ferro revestidos interiormente de borracha ou plástico, resistentes ao ácido sulfúrico, só para ácidos de concentração não superior a 42° Baumé.

- C) Os volumes levarão etiquetas n.º 8.
 D) Não se aceitarão remessas em grande velocidade, a não ser por vagão completo.
 E) Para o ácido sulfúrico fumegante dever-se-á indicar na carta de porte a quantidade de anidrido livre.
 F) O material de transporte será aberto. As expedições de menos de 75 quilogramas poderão carregar-se em vagões fechados e transportar-se em pequena velocidade, sob a condição de os volumes serem protegidos com embalagens de madeira e levarem etiquetas n.º 10.

P. 1299, marginal 45) *Aguarrás* :

A nova redacção é a seguinte :

- A) *Embalagens*.— Recipientes de chapa, vidro, porcelana, grés ou matérias análogas. Os de folha-de-flandres que contenham mais de 5 quilogramas deverão ter as costuras recravadas e soldadas e ser perfeitamente estanques. Os recipientes frágeis e os de folha-de-flandres que contenham mais de 20 quilogramas fixar-se-ão dentro de embalagens protectoras. Quando estas não sejam completamente fechadas, levarão uma cobertura incombustível. Um volume desta natureza não deverá pesar mais de 75 quilogramas.
 Os recipientes de chapa soldada não têm necessidade de embalagem protectora; porém, não deverão encher-se além de 95 por cento da sua capacidade a 15° C.
 B) É proibida a embalagem em comum com outras mercadorias.
 C) Os volumes levarão etiquetas n.º 4.
 D) Não se aceitarão remessas em grande velocidade, a não ser por vagão completo, excepto quando puderem transportar-se em vagões fechados.
 F) Utilizar-se-á material aberto. Poderão, no entanto, carregar-se em vagões fechados as remessas que se componham de qualquer número de volumes reunindo condições regulamentares, sempre que estas não excedam 100 quilogramas de peso.
 Os tamborés de chapa com reforços de perfis laminados e aros de rolamento poderão carregar-se em vagões fechados até 500 quilogramas de peso individual.
 Os recipientes dos vagões-cisternas serão de chapa de ferro ou de outro metal, devendo estar constantemente em contacto com a terra sob o ponto de vista eléctrico.

P. 1302, marginal 72) *Benzol-benzina* :

A nova redacção é a seguinte :

- A) *Embalagens*.— Recipientes de chapa, vidro, porcelana, grés ou matérias análogas. Os de folha-de-flandres contendo mais de 5 quilogramas deverão ter costuras dobradas e soldadas, ser resistentes e perfeitamente herméticos. Os recipientes frágeis e os de folha-de-flandres contendo mais de 20 quilogramas fixar-se-ão dentro de embalagens protectoras. Quando estas não forem completamente fechadas, levarão uma cobertura incombustível.
 Cada volume desta natureza não deverá pesar mais de 75 quilogramas.
 Os recipientes de chapa soldada não têm necessidade de embalagem protectora; porém, não deverão encher-se além de 95 por cento da sua capacidade.
 B) Não é permitido embalar esta mercadoria em comum com outras mercadorias.

- C) Os volumes deverão levar etiquetas n.º 4.
 D) Não se aceitará esta mercadoria em grande velocidade, a não ser por vagão completo, excepto as remessas que possam ser transportadas em vagão fechado.
 F) As remessas transportar-se-ão em material aberto. Poderão, contudo, carregar-se em vagões fechados as expedições que se componham de qualquer número de volumes reunindo as necessárias condições, sempre que os volumes não pesem mais de 100 quilogramas. Os tamborés de chapa com aros de rolamento poderão carregar-se em vagões fechados até 500 quilogramas de peso individual.
 Os recipientes dos vagões-cisternas serão de chapa de ferro ou outro metal e estarão, sob o ponto de vista eléctrico, em contacto permanente com a terra.

P. 1307, marginal 134) *Cloro* :

A nova redacção da alínea A) é a seguinte :

- A) *Embalagens*.— Recipientes de aço macio que fechem herméticamente, submetidos à prova hidráulica a uma pressão de 25 kg/cm². Esta prova deverá repetir-se de dois em dois anos. A carga não poderá exceder 1 quilograma por cada 0,80 de capacidade do recipiente.

P. 1321, marginal 285) *Oleum* (*):

As mesmas prescrições que as do marginal 34) *Ácido sulfúrico*.

- P. 1323, marginal 311) *Petróleos brutos* (*);
 312) *Petróleos para iluminação* (*);
 313) *Petróleos para aquecimento* (*):

A nova redacção é a seguinte :

- A) *Embalagens*.— Recipientes de chapa, grés, alumínio ou matérias análogas. Os recipientes de folha-de-flandres que contenham mais de 5 quilogramas deverão ter as costuras dobradas e soldadas e ser perfeitamente herméticos, oferecendo resistência suficiente. Os recipientes frágeis e os de folha-de-flandres contendo mais de 20 quilogramas deverão fixar-se dentro de embalagens protectoras. Quando estas não forem completamente fechadas, levarão uma cobertura incombustível. Cada volume desta natureza não deverá pesar mais de 75 quilogramas. Os recipientes de chapa não têm necessidade de embalagem protectora, não devendo, porém, encher-se além de 95 por cento da sua capacidade a 15° C.
 B) Não se deverão embalar estas mercadorias em comum com outras.
 C) Os volumes levarão etiquetas n.º 4.
 D) Não se aceitarão remessas em grande velocidade, a não ser por vagão completo, excepto as remessas que possam ir em vagão fechado.
 F) Utilizar-se-á material aberto, podendo, todavia, utilizar-se vagões fechados para as remessas que constem de qualquer número de volumes com as condições de admissão, não pesando mais de 100 quilogramas, ou tamborés de chapa, com aros de rolamento, não excedendo 500 quilogramas de peso.
 Os recipientes dos vagões-cisternas serão de chapa de ferro ou de outro metal e estarão electricamente ligados à terra.

Ministério das Comunicações, 17 de Maio de 1951.—
 O Ministro das Comunicações, *Manuel Gomes de Araújo*.