



REPÚBLICA PORTUGUESA

RELATÓRIO

APRESENTADO AO PARLAMENTO

⊗ *Pelo Ministro da Marinha* ⊗

AUGUSTO EDUARDO NEUPART



LISBOA
IMPRESA NACIONAL
1915

1e
2879

REPÚBLICA PORTUGUESA

IMP LEG.

RELATÓRIO

APRESENTADO AO PARLAMENTO

⊗ *Pelo Ministro da Marinha* ⊗
AUGUSTO EDUARDO NEUPARTS

5-8474



LISBOA
IMPRESA NACIONAL
1915

RELATÓRIO DO MINISTÉRIO DA MARINHA

O nosso relatório vai quasi resumir-se na apresentação das medidas mais importantes que foram tomadas para melhorar os serviços navais desde 9 de Fevereiro do corrente anno, data em que se constituiu o actual Ministério, indicando muito especialmente e justificando as que foram tomadas ao abrigo da lei de 8 de Agosto.

Todas elas foram ditadas pela firme e inabalável boa vontade de acertar, e estamos eôncios que, encaradas com toda a imparcialidade, se reconhecerá, em algumas, o efeito benéfico já produzido; em outras, que êsse efeito se produzirá em maior ou menor espaço de tempo.

Pendentes da aprovação do Congresso ficaram algumas propostas, cuja relação adiante se encontrará. Entre estas, destaca-se uma de alta importância para o futuro da nossa marinha. É a da construção do Arsenal na margem sul do Tejo e a sua industrialização. Aproveitámos a ocasião de ir ao estrangeiro em outra comissão de serviço, um dos nossos mais distintos officiais, para o enearregarmos de collôr elementos indispensáveis para a realização dum ideal que tam bons resultados tem dado na vizinha Espanha. Embora essa missão especial fôsse em parte prejudicada pela conflagração europeia, que não deixou completar os esclarecimentos indispensáveis para o conhecimento perfeito da questão, contudo alguma cousa se colheu de útil do que se dará conhecimento, logo que o Congresso julgue azado tratar-se de tam momentoso assunto. Seria extemporâneo explanar mais a questão, por isso que, emquanto durar a guerra, se não poderá decerto, por falta de capitais, agora retraidos, pôr em prática essa aspiração do país e da marinha de guerra.

A conflagração europeia, que estalou no mês de Agosto, veio impor a esta Secretaria de Estado uma actividade em todos os serviços de que há muito nos não lembra; mercê dessas circunstâncias houve necessidade de tomar algumas providências que ao diante vão mencionadas e as Câmaras apreciarão e julgarão.

Emquanto ao Arsenal de Marinha, deveremos considerar dois períodos de actividade.

No primeiro período, que vai desde 9 de Fevereiro até fins de Julho, trabalhou-se no Arsenal nas reparações dos navios de guerra que tinham feito parte da divisão naval de instrução e manobras, os quais tinham todos recolhido em mau estado. Chegou a haver um periodo, felizmente curto, em que era impossível fazer sair para o mar um navio em bom estado.

Não faltou, por isso, trabalho no nosso Arsenal, cujo pessoal se esforçou em aprontar os navios para qualquer comissão de serviço no mais curto espaço de tempo que foi possível.

Compreende-se, porém, que estando todos os nossos navios, à excepção do *Douro*, no estado em que outras marinhas os costumam pôr de parte, foi necessário um esforço quasi sôbre-humano

para os colocar em condições de prestarem algum serviço. Durante quasi todo este primeiro periodo, esteve à testa da Administração dos Serviços Fabris o illustre contra-almirante Schultz Xavier, que dirigiu todos os trabalhos com a sua conhecida proficiência e energia.

Durante a segunda época, de Agosto até ao presente, os esforços convergiram para as novas construções e para as importantes reparações do *República*. Em primeiro lugar, o *Guardiana*, que se demorou na carreira até o dia 1 de Outubro, por não ter havido necessidade de o lançar ao mar mais cedo, embora estivesse em estado disso desde Agosto; depois para os preparativos indispensáveis para a construção de dois *destroyers* e de três canhoneiras para a fiscalização da pesca. Deu-se começo a quatro novas carreiras, que actualmente estão bastante adiantadas, vendo-se já em uma delas, e na antiga, armadas algumas balizas para os novos *destroyers*. Nas oficinas trabalha-se com todo o afan nos motores e no material para as canhoneiras.

Podemos orgulhar-nos de ter iniciado no Arsenal de Marinha uma época de ressurgimento e de actividade, ainda ali não vista, pois que em breve os arcabouços de cinco navios se mostrarão nas cinco carreiras, em condições de, em pouco mais de um ano, serem os navios lançados ao mar ao mesmo tempo. Será, por assim dizer, o canto do cisne do velho Arsenal, tam acanhado e apertado na casaria da cidade, onde tantos e tantos navios foram construídos desde a época em que êle substituiu a antiga Ribeira das Naus, depois do terramoto de 1755. Em breve, talvez logo depois de terem desaparecido das carreiras estes navios agora em construção, o Arsenal, condenado a desaparecer, será substituído por vasta praça e por larga avenida marginal, ressurgindo, porém, na outra margem do Tejo, mais amplo e melhor apetrechado, onde serão construídas as unidades da nossa futura marinha de guerra, que será o início dum novo periodo áureo da Armada Portuguesa.

O actual administrador dos Serviços Fabris, contra-almirante Marques da Costa, tem sido inenarrável em promover o desenvolvimento de todos os trabalhos, empregando a sua inexcedível boa vontade, o seu saber e a sua excelente tática de dirigir serviços.

Aos dois illustres almirantes e dedicados servidores da Pátria, o nosso maior reconhecimento pela sua excelente cooperação na direcção de um estabelecimento fabril que é sem dúvida o primeiro da nação.

Estamos convencidos de que em breve o país se há-de convencer que a campanha de descrédito que se tem levantado contra o Arsenal de Marinha, dizendo-se que ali só se produz mau e caro, se transformará em eóro de elogios por se ver que em Portugal o operariado vale tanto ou mais do que o doutras nações em mais adiantado progresso.

Não há também dúvida que este impulso agora dado com cinco construções novas, fez entusiasmar o operariado português e hoje todo êle se lança ao trabalho, cheio de boa vontade e energia, e orgulhar-se há ao contemplar a sua obra, quando êsses navios sulcarem os mares, afirmando a vitalidade do país, e poderá dizer ufanamente que são verdadeiramente seus aqueles barcos que os tentarão galhardamente no penol a bandeira da República Portuguesa.

E já que falámos em construções novas, vem a propósito referirmo-nos a asserções expostas num jornal da capital contra a adopção do tipo *Douro* para os dois *destroyers* em acção de serem construídos. Não é nosso intuito responder neste documento official a argumentos, por vezes apaixonados, aduzidos na imprensa, mas sendo possível que no Parlamento tenham eco, accusando-se o Ministério de cometer ilegalidades com a adjudicação, sem concurso, à casa Yarrow & C.^a, dos motores, é dever justificar aqui os nossos actos, perfeitamente conformes com a lei, pois que ao Congresso, como representante da nação inteira, temos que dar conta do mandato que nos foi confiado.

Em primeiro lugar, é preciso fazer um pouco de história para se comprehender o motivo porque fomos levados a adoptar o tipo *Douro* para os novos *destroyers*. Durante o Ministério transacto foi ordenado o estudo dum novo tipo de contra-torpedeiros de 890 toneladas. Reconheceram as estações

competentes, a quem foi cometido esse estudo, que era impossível meter naquela tonelagem o armamento que era determinado na lei de 26 de Julho de 1912.

Tinha sido evidentemente um lapso determinar naquela lei uma tam pequena tonelagem para um *destroyer* com tam importante armamento, lapso que se explica pelo facto de ser encontrado na lista dos navios da marinha argentina a indicação de um *destroyer* daquela tonelagem (o *La Plata*) e obedecendo às características indicadas na referida lei. Aquella tonelagem, porém, era a de experiência e não a de mar.

O Ministro da Marinha de então entendeu, com um critério aliás louvável, que deveria manter a tonelagem para que o custo do navio não fôsse excedido ao orçado na lei, diminuindo-lhe, porém, a artilharia e empregando o combustível liquido para lhe dar maior raio de acção.

A tonelagem, porém, não é uma característica, e o facto é que este navio não ficava sendo do tipo designado na lei. O estudo dêsse novo tipo estava ao tempo em que se levantaram as primeiras oposições à reprodução do tipo *Douro*, bastante atrasado, e tanto que só há poucos dias foi completado com excepção ainda do estudo no tanque experimental que só no estrangeiro se poderá fazer.

O *Guadiana* estava bastante adiantado e era necessário pensar na construção que se deveria seguir para não deixar uma boa parte do pessoal do Arsenal completamente inactivo. Nada havia estudado em condições de ser começada nova construção. Ora como ninguém absolutamente põe hoje em dúvida que dois *destroyers* não constituem uma flotilha, que nas melhores marinhas é constituída por quatro ou seis navios, tornava-se indispensável completar a nossa com mais dois *destroyers* pelo menos.

O tipo *Douro*, de que possuíamos dois navios, estava estudado e deu os melhores resultados nas experiências feitas. Nada mais havia a fazer do que reproduzi-lo. Ora como é duma economia incontestável construir mais do que um navio do mesmo tipo ao mesmo tempo, tivemos a idea de construir dois *Douros*, erigindo outra carreira a par da que já existia. Consultadas as comissões técnicas, todas elas optaram pela indispensabilidade de completar a flotilha de *destroyers*.

Tudo concorria, pois, para a realização da nossa idea.

Estava, porém, aberto o Parlamento, e um Deputado interpelou o Ministro da Marinha argumentando que o tipo *Douro* era obsoleto e sem valor militar.

As razões aduzidas não convenceram o Ministro que opunha outras que se lhe afiguravam mais fortes, e já expendidas nos períodos acima escritos e ainda mais uma que era capital, a de dar quo fazer a algumas centenas de operários, numa obra útil para o Estado. Para evitar discussões estérteis, o Ministro não teve dúvida em apresentar ao Parlamento uma proposta de lei pedindo autorização para construir dois *destroyers* tipo *Douro*, despendendo com êles a verba de 559.000\$ votada na lei orçamental que nada tinha quo ver com a verba de 38:000 contos autorizada pela lei de 26 de Julho e que era invocada pelo Deputado em questão como opondo-se à construção do tipo *Douro*. A proposta, porém, teve parecer favorável da comissão de marinha da Câmara dos Deputados e foi assinada pelo Deputado em questão, não vencido mas apenas reservando os seus direitos de discussão da proposta.

Infelizmente, porém, os múltiplos trabalhos da Câmara não permitiram que se abrisse debate sobre a proposta, fechando-se o Parlamento antes de haver ensejo da sua discussão.

Começaram então a desenhar-se com o comêço da conflagração europeia os primeiros sintomas da crise do operariado. Era necessário acudir-lhe antes que tomasse maior incremento. Em todos os Ministérios onde havia possibilidade de se abrirem obras iniciaram-se trabalhos.

Pertencia ao Ministério da Marinha prover à crise dos operários metalúrgicos.

Dentro, pois, da autorização dada pelo Congresso na lei de 8 de Agosto, o Conselho de Ministros entendeu ser medida útil, e pode dizer-se indispensável, decretar a construção de dois contra-

-torpedeiros tipo *Douro*, baseando-se nas razões expendidas nos considerandos que precederam o decreto, que eram principalmente as que se referiam à crise operária e à opinião das comissões técnicas e parecer da comissão de marinha da Câmara dos Deputados.

Começou então certa impugnação que se não generalizou na imprensa.

No entanto as estações competentes prepararam tudo para que as construções se comesçassem no mais curto prazo de tempo.

Tratou-se então da aquisição dos motores para os *destroyers*.

As razões por que foi tomada a resolução de adjudicar à casa Yarrow & C^o a construção desses motores está largamente explanada no n.º 276 do *Diário do Governo* de 25 de Novembro de 1914, 2.^a série, onde vem transcritos todos os documentos que se referem ao assunto. O Parlamento julgará da legalidade com que tudo tem sido feito, indo-se mesmo mais além do que está indicado no Regulamento de Administração da Fazenda Naval, pois que no seu artigo 79.º, § 3.º, se preceitua que: «A dispensa de concurso nos termos transcritos no § 1.º deste artigo será autorizada por despacho do Ministro lançado em informação ou proposta das estações superiores que superintendem no serviço», pois que essa autorização foi dada não pelo Ministro mas pelo Conselho de Ministros.

Para elucidação transcrevemos aqui o § 1.º e a alínea e) do referido artigo 79.º:

«§ 1.º Não é aplicável o concurso público aos casos em que lei especial expressamente o dispense, e será facultativa a sua aplicação aos seguintes:

.....

e) Obras ou fabricos e fornecimentos para que fôr julgado preferível, *por urgência reconhecida*, por circunstâncias imprevistas ou *por conveniência do Estado*, o concurso limitado ou *encomenda directa por ajuste particular*, devendo ficar juntos ao contrato, quando tenha lugar, os documentos justificativos da dispensa do concurso em hasta pública».

Não deveremos fechar esta primeira parte do relatório do Ministério da Marinha sem dizermos algumas palavras a respeito do pessoal dirigente da corporação da Armada no qual encontramos sempre uma dedicada e eficaz cooperação.

Ocupou o lugar de director geral de Marinha até 6 de Junho de 1914 o contra-almirante Vasco de Carvalho, que teve de o deixar por ter sido atingido pelo limite de idade. Cooperou connosco com o seu inexcedível zêlo e critério incontestado.

Foi depois substituído pelo contra-almirante Schultz Xavier que neste lugar continua as suas tradições nunca desmentidas de oficial distinto, inteligentíssimo, disciplinador e de inquebrantável rectidão.

Ao actual administrador do Arsenal já nos referimos elogiosamente em outro lugar deste relatório. A sua dedicação pelos serviços que dirige é inexcedível e a sua lialdade e bom critério são poderoso auxiliar do Ministro.

O vice-almirante Xavier de Brito, que comandou a divisão naval e antes ocupava o cargo de presidente da comissão liquidatária de responsabilidades, é um oficial cuja subida intelligência é bem conhecida por toda a corporação da Armada. Oficial distinto sob todos os pontos de vista, honra a corporação a que pertence.

Foi substituído na comissão liquidatária pelo contra-almirante Júlio Vaz, que pelo seu critério e zêlo se tornou sempre respeitado e querido dos que servem sob as suas ordens.

O chefe da Repartição de Contabilidade de Marinha, Jaime César Farinha, é um funcionário modelo, para quem não há dificuldades e só quem tem exercido o alto cargo de Ministro pode deve-

ras avaliar o que é ter a seu lado um dirigente dos serviços de Fazenda, lial, honestíssimo e duma correcção inexcedível, sempre pronto a desfazer atritos dentro do estrito cumprimento da lei.

À frente da corporação está o major general da Armada, vice-almirante Teixeira Guimarães, e é-nos grato afirmar que nele encontramos sempre uma cooperação lealíssima, um conselho ditado por uma lucidíssima inteligência e critério e um entranhado amor pela disciplina que sabe manter com rigor.

Seja-nos permitido ainda que com orgulho nos reframos à maneira rápida e brilhante como se conseguiu organizar a expedição de marinha que no dia 5 de Novembro largou de Lisboa para Angola; o acendrado patriotismo com que tanto os oficiais como as praças de pré se efereceram para dela fazerem parte, a maneira digna de menção como todas as estações de marinha se comportaram para que nada faltasse e antes se facilitassem os trabalhos preparatórios e de organização àqueles que bem longe iam, mais uma vez e certamente com o brio que sempre nos tem caracterizado, defender o solo sagrado da Pátria e manter as gloriosas tradições dos nossos maiores, são provas riais de que a disciplina na Armada se tem avigorado e de que à marinha de guerra portuguesa pode a República exigir tudo o que seja para a defender e engrandecer, tornar amada pelos portugueses e respeitada pelos estranhos.

Faltaríamos a um dever se deixássemos de citar aqui quanto foi apreciável a maneira incansável e inteligentíssima como o comandante do Corpo de Marinheiros, capitão de mar e guerra Nunes da Silva, e os oficiais do mesmo Corpo, conseguiram debelar todas as dificuldades para conseguirem aprontar no curto espaço de dez dias a expedição de marinha composta de 560 homens. Foi um verdadeira *tour de force* se atendermos a que a marinha não está organizada para expedições em terra. O que, porém, ficou provado é que, no mar ou na terra, o marinheiro português corre pressuroso a defender a Pátria e a República.

À testa do Gabinete do Ministro esteve durante quasi 9 meses o capitão-tenente Alberto Coriolano Ferreira da Costa, que depois foi nomeado comandante da coluna expedicionária.

A Armada em péso é testemunha da forma correcta, inteligentíssima e dedicada como êle desempenhou este cargo. À sua cooperação lialíssima deve o Ministro um auxílio inapreciável. Foi substituído interinamente neste cargo pelo tenente Vicente Lopes que exercia o lugar de secretário e que continua na senda do seu antecessor desempenhando as suas funções com um zêlo e inteligência dignos de todo o louvor.

Repartição do Gabinete

Estabeleceram-se novas regras a seguir com relação ao curso de engenheiros condutores navais.

Introduziram-se várias alterações nos Estatutos da Liga Naval Portuguesa.

Alterou-se o plano de uniformes das praças do Corpo de Marinheiros da Armada, na parte referente aos distintivos dos sargentos e equiparados.

Tornaram-se extensivas a todos os oficiais das diferentes classes da Armada as disposições do decreto de 13 de Abril de 1912, relativas a reformas.

Nomeou-se um oficial superior, o capitão de fragata Anibál Oliver, para proceder ao estudo da ostreicultura na costa do Algarve, cujo relatório sumamente interessante vai ser publicado.

Estabeleceu-se o direito à reforma para o pessoal oriundo da Administração dos Serviços Fabricis e demais operários admitidos nas oficinas dependentes do Ministério da Marinha, mesmo que não tivessem pertencido àquela administração.

Alterou-se a redacção do Regulamento Disciplinar da Armada, na parte que dizia respeito à concessão de licenças sem perda de vencimentos.

Deu-se enmprimimento ao artigo 13.º do decreto com força de lei de 14 de Fevereiro de 1911, sobre reformas dos officiais, guardas-marinhas e aspirantes das diversas classes da Armada.

Providenciou-se para que se elaborasse um novo sistema de escrituração do material naval a bordo dos navios da marinha de guerra.

Tornaram-se extensivas ao Departamento Marítimo do Norte as disposições do decreto com força de lei de 28 de Dezembro de 1910, relativas aos navios empregados no serviço de policia e fiscalização da costa, sob a jurisdição do mesmo departamento.

Tornaram-se extensivas ao presidente da Comissão Permanente Liquidatária de Responsabilidade a competência disciplinar, designada no Regulamento Disciplinar da Armada, para o director geral da marinha e administrador dos serviços fabris e as disposições dos artigos 35.º e 36.º do decreto de 11 de Abril de 1907.

Mandou-se abrir no Ministério das Finanças, a favor do da Marinha, um erédito de 1.530\$ para pagamento da cota parte da construção dum farol no Cabo Espartel.

Substituiu-se por outra a redacção do artigo 232.º do Regulamento da Administração da Fazenda Naval, relativo a vencimentos das guarnições dos vapores empregados no serviço especial de rebocadores.

Modificou-se a redacção do vários artigos do Regulamento da Administração da Fazenda Naval, relativos à composição dos conselhos administrativos navais, adiantamentos, descontos do vencimentos recebidos e não vencidos, pagamentos no estrangeiro, etc.

Mandou-se pôr em execução o Regulamento de Continências e Honras Militares, tanto quanto possível em harmonia com o do Exército.

Para comemorar a data do 4.º anniversário da proclamação da República, propôs-se e foi concedido indulto ao pessoal do Arsenal da Marinha, demittido ou expulso do mesmo estabelecimento fabril, depois de 5 do Outubro de 1910, e que o tivesse sido por ter causado prejuizos à Fazenda inferiores a \$50.

Procedeu-se à remodelação do pessoal civil da Direcção Geral de Marinha, aspiração que vem de longe por parte daquele pessoal civil.

A conflagração europeia e a patriótica sessão do Congresso de 7 de Agosto, vieram fazer tomar mais providências que convêm innumerar em separado e assim so:

Mandou organizar uma Divisão Naval de Instrução e Vigilância composta dos cruzadores *Almirante Reis*, *Vasco da Gama*, *S. Gabriel* e *Adamastor*, do contra-torpedeiro *Douro*, dos torpedeiros n.ºs 2 e 3, do vapor *Vulcano* e do submersivel *Espadarte*, sob o comando dum vice-almirante que para êsse comando espontânea e patrióticamente se ofereceu.

A essa divisão naval foi cometido não só o serviço de fiscalização e observação a W. da Tôrre de Belém, mas também o cooperar com o Campo Entrincheirado de Lisboa nas funções especiais que lhe tinham sido ou fôsem confiadas. A essa divisão foram dadas instruções especiais aprovadas em Conselho de Ministros e que também serviram de base às que o Ministério da Guerra deu ao governador do Campo Entrincheirado de Lisboa.

A saída dos cruzadores *Almirante Reis* e *S. Gabriel* para as colónias, o primeiro comboiando a expedição de 11 de Setembro e o segundo para Cabo Verde, veio reduzir tanto essa divisão naval, que tivemos de dissolvê-la para que não estivesse entregue ao mais alto pôsto que há na Armada portuguesa um simples agrupamento de poucos navios que tais eram o *Vasco da Gama*, *Adamastor* e *Douro*, únicas unidades de maior vulto.

E assim entregamos o comando dessa força naval ao comandante mais antigo, que nos inspira tam profunda confiança, como o seu antecessor inspirava, e ao qual foram cometidas as mesmas funções de instrução e vigilância.

Os bons serviços que esta divisão naval prestou são bem notórios, e outra cousa não havia a esperar do seu eriterioso alto eomando, bem eomo dos eomandantes, oficiais e guarnições, o que nos foi eertificado pelo Almirante Rodeek, da marinha britânica, que veio ao Tejo a bordo do H. M. S. *Argonaut*.

Para lamentar é que a nossa fôrça naval esteja tam empobreeida que, reinindo quási tudo que possuimos, ainda assim ela ficasse tam fraea e eom tanta falta de homogeneidade, nos seus elementos constituintes, que foi eom grande dificuldade quo tivemos de desloear o *Almirante Reis* para eombóio duma expedição de soldados portuguezes e o *S. Gabriel* para afirmar a nossa soberania e polieiar as águas de Cabo Verde e por último o *Vasco da Gama* que foi eomboiar a expedição saída em 3 de Dezembro.

E para que outras colónias não ficassem sem qualquer elemento naval que igualmente afirmasse a nossa soberania e polieiasse tam extensas fronteiras marítimas, tivemos que ir busear à eosta do Algarve a *Beira* e a *Ibo*, que tanta falta ali fazem que quási vacilámos. Acima de tudo estava porêm a idea duma Pátria grande e respeitada e foi por isso que as deixámos seguir para as colónias e as substituímos por rebocadores alugados e provisóriamente armados em guerra.

Como medida de proteecção aos cabos submarinos que amarram e cruzam na nossa eosta, proibimos, provisóriamente, às embareações de pesca nacionais eom redes de arrastar, o exereerem a sua indústria dentro de determinados limites das águas da eosta do continente da República.

Para eonveniente policia o fisealização por parte das eapitanias dos portos se proibiu aos navios mercantes, eom excepção dos nacionais de pesca, a saída dos portos nacionais entre o pôr e o naseer do sol, sem prévia lieença especial, e fora dessas horas, sem uma lieença do eapitão do pôrto.

Porque havia grande falta de oficiais e ao quadro dos segundos-tenentes faltava grande número de oficiais, se permitiu, vistas as eondições eriadas pela presente conjuntura, que os oficiais na situação de lieença ilimitada ou adidos a outros Ministérios e que so apresentassem voluntáriamente ao serviço, ficassem supranumerários nos respectivos quadros, eomo se dêles fizessem parte.

Para obviar à grande erise por que está passando a classe metalúrgica e para diminuir de maneira sensível o grande eortejo dos sem trabalho, se mandou proceder à construção imediata, no Arsenal da Marinha, de dois contra-torpedeiros, tipo *Douro*, e de três canhoneiras, tipo *Beira*. Julgamos que esta medida obviará por eompleto à erise dos operários metalúrgieos que já começava a desenhar-se.

Regularam-se os veneimentos das guarnições dos navios de guerra, em serviço de soberania nas colónias portuguezas e estabeleeeram-se quais as despesas que deveriam ser satisfeitas pelo Ministério da Marinha e pelo das Colónias.

Em virtude da organização dum batalhão expedieionário de marinha a Angola tivemos de eonvocar, para se apresentarem ao serviço activo, as praças de todas as classes que eompõem a Reserva da Armada.

Igualmente se permitiu, e pelos mesmos motivos, o alistamento no Corpo de Marinheiros de ex-praças voluntárias para se eincorporarem no mesmo batalhão expedieionário.

Organizou-se e pôs-se à disposição do Ministério das Colónias um batalhão de marinheiros destinado a reforçar a guarnição da Província de Angola.

A fim de remediar uma falta não prevista no Regulamento da Reserva da Armada mandou-se que fôssem graduados em primeiros sargentos, por antiguidade na escala geral e para efeitos de mobilização, os segundos sargentos do Corpo de Marinheiros que, ao serem providos em empregos públicos, tivessem satisfeito a todas as eondições legais para a promoção àquele pôsto.

Para preencher uma lacuna nos serviços de eomunicações eom os nossos navios de guerra e muito principalmente nas actuais eircunstâncias, mandou-se adquirir um pôsto de telegrafia sem fios

de 5 K. W. cujo alcance permite comunicar com os navios que se encontrem nas águas do continente ou cruzando entre elas e as ilhas adjacentes. Determinou-se que a despesa a fazer com a sua aquisição e com o estabelecimento do pòsto saísse das verbas do extinto Fundo de Defesa Naval.

Mandou-se pôr provisóriamente em vigor o Regulamento para a preparação para a guerra e combate, visto nada haver publicado sôbre o assunto na nossa marinha.

Enviou-se à Imprensa Nacional, em 17 de Outubro, o Regulamento Geral para os Serviços dos Navios da Armada (Ordenança) de que só agora chegaram provas duma pequena parte.

Êste importantissimo trabalho deve-se a uma commissão de distintos officiaes da Armada que nela empregaram muita actividade, zêlo e proficiência, e tendo sido cuidadosamente revisto muito pouco houve que lhe alterar.

Providências motivadas pela guerra europeia

Nos primeiros dias de Agosto estalou a guerra na Europa que obrigou a que fôsem tomadas por esta Secretaria do Estado algumas providências.

Quási todas elas, se não todas, foram primeiramente tratadas em Conselho de Ministros, e, em harmonia com o caminho indicædo ao Govêrno pelo Congresso da República, na histórica sessão de 7 de Agosto.

A fim de effectivar uma policia de vigilância continua, que era indispensável em tais casos, se ordenou que toda a fôrça naval disponível seguisse para Oeste da Tôrre de Belêm aonde actuaria de acôrdo com o Campo Entrineheirado.

Armou-se em transporte de guerra o paquete *Moçambique* e procedeu-se ao seu artilhamento. Para comandar essa bateria foi nomeado um official e respectiva guarnição das peças.

Foram mandados seguir para a provincia de Moçambique 3 officiaes e algumas praças a fim de irem guarnecer dois navios da Empresa Nacional de Navegação o *Chinde* e o *Luabo*, que ali se iam em guerra.

Seguiram igualmente para Loanda 2 officiaes e guarnição para os dois transportes *Salvador Correia* e *Massabi*

Para Cabo Verde foi um official comandando uma fôrça de 1 sargento, 8 contramestres e 80 praças para serviço de vigilância e observação, a fim de deixar os movimentos livres ao *S. Gabriel* e à *Ibo*.

Igualmente foram enviadas 30 praças e 3 contramestres para a Ilha da Madeira.

E, finalmente, organizou-se o batalhão expedicionário a Angola, na fôrça de 18 officiaes, 33 sargentos e 509 praças, para se irem encorporar nas fôrças que já para ali baviã seguido.

Em todos os portos do continente da República e das ilhas adjacentes se obrigou que todos os navios mercantes arriassem as suas antenas de telegrafia sem fios, como prescrevem as Convenções da Haia, e a alguns, de que se suscitou terem tentado violar a letra dessas convenções, foram-lhes seladas as *cabines*. Nos Açôres chegámos mesmo a ordenar a desmontagem da máquina motora a um vapor petroleiro que se supôs tentara sair do pòrto.

A *Ibo* teve de ser mandada para Cabo Verde, onde não possuíamos qualquer unidade naval e onde se tinham abrigado vários navios dos beligerantes com importantes guarnições.

Ainda assim, e como não fôsse julgada sufficiente a presença da *Ibo* naquelas águas, fomos forçados a enviar mais o *S. Gabriel* para que a nossa soberania fôsse respeitada e a ordem no pòrto fôsse mantida.

Para S. Tomé, tam pobre de recursos navais, como em regra são todas as nossas colónias, mandámos seguir a *Beira*.

E, depois de ultimados os fabricos indispensáveis, a que tem estado a proceder em Lourenço Marques, o *Almirante Reis* seguiu para Loanda, aonde a presença de um navio de guerra é muito para desejar.

Para os Açores foi mandada uma velha canhoneira, a *Zambeze*, e pela simples razão de que não tínhamos outra melhor.

É um esforço muito grande que se exigiu tanto ao pessoal como ao material que compõem a nossa marinha de guerra, mas elle é dado da melhor vontade pela corporação que, acima de tudo, e como sempre, deseja contribuir para a glória e bom nome da sua Pátria. E pode o País ter a certeza absoluta de que todo o marinheiro português tem sempre os olhos na divisa da Armada: — «A Pátria honrai que a Pátria vos contempla!»

Exercícios e navegação

Era tenção desta Secretaria de Estado fazer sair para o mar, durante os meses de verão, uma divisão naval, a exemplo do que se fizera em anos anteriores, para tirocinio do pessoal embarcado nesses modestísimos cruzadores que a deveriam compor.

E, logo que fôsem dados por findos os exercicios a que essa divisão procederia, seriam destacados um ou dois cruzadores para irem visitar as nossas colónias do Atlântico e Índico, a fim de se tornarem essas paragens conhecidas pelos novos officiais, dar o tirocinio das grandes derrotas e mostrar a nossa bandeira içada no penol dum navio diferente daquelas minúsculas canhoneiras que é de uso ali verem-se.

Em vista dos convites para êsse fim feitos, também estava assente que o *Almirante Reis* fôsse ao Panamá representar o País nas grandes festas navais de 1915, por ocasião da abertura official daquele canal, e que o *Cinco de Outubro* fôsse igualmente às mesmas águas para, em conjunto com os navios similares das outras marinhas, fazerem a campanha oceanográfica Panamá-Pacífico, comissões estas que as condições actuais vieram prejudicar.

A guerra actual, porém, obrigo-nos a medidas de precaução e vigilância obstando assim a que se realizasse parte do programa que delineámos.

É certo que nem tudo é perdido porque lá foram o *Almirante Reis* a Angola e a Moçambique pela primeira vez, o *S. Gabriel* e a *Ibo* para Cabo Verde, a *Beira* para S. Tomé, e por fim o *Vasco da Gama* até as águas de Cabo Verde.

Essas medidas de precaução e vigilância tem sido boa escola para as guarnições dos navios que ficaram no Tejo e dos que foram para as colónias, porque as tem enriquecido de ensinamentos no árduo e difficil serviço de vigilância e observação que tam necessários são na arte da guerra naval.

O *Cinco de Outubro*, depois dos importantes fabricos que sofreu, recomeçou a sua útil campanha hidrográfica na costa norte de Portugal, tendo já este ano feito o levantamento e procedido à sondagem do mar que vai de Espinho ao Cabo Mondego.

É uma parcela muito importante do trabalho total e já podemos contar com uma carta verdadeira desde Caminha até o Mondego; e êsse excelente trabalho é desempenhado por uma elite de officiais que a despeito de tudo vão cumprindo com inexcedível zelo, brilho e proficiência a sua humanitária missão.

Para termos um conhecimento exacto da bacia do Tejo, na parte ainda não estudada a montante da linha Beato-Montijo, de que havia apenas um reconhecimento, mandou-se proceder ao seu estudo hidrográfico, estando êsse trabalho já muito adiantado numa zona compreendida entre o Montijo e Alcochete.

Para efectivar esse trabalho, que muito útil nos pode ser, aproveitamos um pequeno navio de guerra, a *Lagos*, já abandonado, para servir de quartel aos distintos officiaes a quem está cometida tam grande tarefa.

Aproveitámos-lhe o valor e a boa vontade para que, com o pouco de que podíamos dispor, alcançássemos os melhores resultados.

Infelizmente não podemos este ano mandar completar os exercicios de regulação e lançamento de torpedos, porque os nossos barcos torpedeiros e navio porta-minas tiveram de ser agregados à Divisão Naval, aonde tem prestado serviços que só podem ser desempenhados por navios de pequena tonelagem, mas ao mesmo tempo que disponham de defesa eficaz.

Uma comissão de officiaes foi a Lagos estudar e escolher o local para o estabelecimento duma carreira para o lançamento de torpedos, visto a baía de Cezimbra ser insufficiente para se proceder a essa operação com os novos torpedos.

Tentou-se ainda abrir caminho para remediar tam grande falta, mas tudo teve de ficar suspenso em virtude da guerra.

O submersível *Espadarte* tem continuado insistentemente nos seus exercicios de imersão sob a direcção de distintos officiaes que honram a classe e o país a que pertencem. Para lamentar é que se não tenha podido dar instrução a outros officiaes e a maior número de praças, mas as necessidades dos serviços a isso tem obstado, bem contra a nossa vontade. Entretanto, e removidas várias difficuldades, parece-nos que vão ser satisfeitos os desejos do illustre comandante do *Espadarte*, que muito deseja comunicar a sua muita sciência a todos os seus camaradas.

As nossas canhoneiras de fiscalização costeira tem sido incansáveis na sua árdua missão ao longo de toda a costa, coibindo abusos e policiando as águas.

A guerra actual veio fazer com que tivéssemos de tirar 'a *Beira* e a *Ibo* da costa do Algarve, aonde elas eram e são indispensáveis. Para compensarmos a sua falta mandamos para ali seguir o *Lince*, que tem feito magnífico serviço e obrigou-nos a alugar e a armar em guerra o vapor *Carregado*.

Por seu lado a *Limpopo* não tem descansado na costa do norte e os vapores *Bérrio* e *Lidador* tem-se encarregado da costa do centro e da especial vigilância que se tem exercido sôbre os cabos submarinos que do mar vem amarrar em Lisboa e de que há necessidade absoluta de conservar intactos.

Devemos também mencionar a viagem a Cabo Verde, feita pelo *S. Gabriel* no mês de Maio, para ali fazer as honras do pôrto à esquadra alemã do comando do almirante Von Rebecur.

Por motivos de ordem pública, tivemos de mandar o *Adamastor* aos Açôres desde 17 de Abril até 11 de Agosto, data em que regressou a Lisboa a fim de tomar o seu lugar na divisão naval.

O *Douro* igualmente esteve no norte do país, bem como o *S. Gabriel*, a fim de manter em respeito o pessoal grevista da classe dos estivadores que se tinham declarado em greve.

De resto, julgamos não ser necessário citar outras pequenas comissões desempenhadas pelos navios da nossa marinha de guerra, pois parece-nos ter mostrado bem que a Armada não permaneceu inactiva nestes últimos dez meses.

Com muito pouco temos feito muito e isso só é devido à grande vontade que tem toda a corporação da Armada de bem servir com zêlo, proficiência e dedicação. Bem merece da Pátria quem assim procede.

Tentativa de rebelião

É com particular desvanecimento que nos referimos ao facto, por todos os motivos digno de menção, de não vermos implicado na última tentativa de rebelião qualquer militar da Armada.

Mesmo as caluniosas referências feitas a dois oficiais foram prontamente desfeitas com honra e brio para os visados.

Escolas de aplicação

Os trabalhos que encontrámos começados para a edificação destas escolas na mata do Alfeite tiveram de ser suspensos, não porque nos animasse a idea de desfazermos o que havia sido começado nem porque lhe não reconhecêssemos muita utilidade.

Dizer o contrário seria faltar á verdade.

Porém, ao termos conhecimento de que aquele local havia de ser absorvido pela zona franca, por ser nas suas imediações que ela foi demarcada, levou-nos a, sem demora, sustar a continuação das obras, não fôssemos nós enterrar no Alfeite o dinheiro de que tanto precisamos na Armada para no fim nos virem pedir o terreno e quiçá as construções, que seriam famosas.

Todavia, para que se não perdessem as importantes verbas que já haviam sido empregadas nos terrenos do Alfeite, mandamos completar as obras de terraplenagem e a construção dos alicerces até o afloramento no terreno.

Estão assim em acção, ou de serem continuadas as obras ou a ceder-se o que já está feito á zona franca mediante indemnização, pois que os cofres de marinha não podem ser desfalcados em tam importantes somas.

Com êsses recursos ordenámos a construção de três canhoneiras tipo *Beira*, que tam precisas são na costa, pois que as que há, e algumas delas terão curta duração, não chegam para as necessidades do serviço, que cada vez são maiores.

Majoria General da Armada

1.ª Repartição

Mandou-se que os segundos tenentes das classes de maquinistas navais e da administração naval contassem a antiguidade neste pôsto 11 anos depois de completados os respectivos cursos teóricos na Escola Naval.

Determinou-se que ficassem a cargo da farmácia do Hospital da Marinha os serviços de esterilização do material de pensos e medicamentos.

Estabeleceram-se vários preceitos a observar na promoção dos cabos e primeiros artilheiros e cabos marinheiros a sargentos das 1.ª e 5.ª brigadas do Corpo de Marinheiros da Armada.

Alteraram-se várias disposições do regulamento orgânico do Corpo de Marinheiros da Armada.

Aprovou-se o regulamento do serviço de administração e contabilidade do Hospital da Marinha.

Concederam-se certas vantagens ás guarnições dos barcos submersíveis.

Abriu-se um crédito extraordinário de 3.682\$07 com aplicação ás indemnizações por prejuizos sofridos pelas guarnições do *Adamastor* e *Espadarte*, o primeiro em virtude do encalhe no mar da China e o segundo em virtude dum incêndio no entreposto de Santos.

Concedeu-se a diuturnidade na promoção a segundos tenentes nos quadros dos maquinistas navais, da administração naval, dos auxiliares do serviço naval e dos maquinistas condutores.

Garantiram-se direitos de promoção a segundos sargentos da 1.ª e 5.ª brigadas do Corpo de Marinheiros da Armada.

Fixou-se a força naval para o ano económico de 1914-1915.

Determinou-se que os músicos de 3.ª classe da banda do Corpo de Marinheiros tivessem a graduação de segundos sargentos.

Nomearam-se comissões de oficiais para sanar divergências propostas relativas à organização dos cursos e promoções das praças da 4.^a brigada, e para proceder ao estudo da reorganização dos quadros dos artifices do Corpo de Marinheiros.

Fixou-se a duração e o número de condutores de máquinas a admitir à frequência do curso anexo à Escola Profissional do Arsenal da Marinha.

Aprovou-se o novo Regulamento de Saúde Naval.

Armou-se em transporte de guerra o paquete *Moçambique*, da Empresa Nacional de Navegação.

2.ª Repartição

Regulamentou-se o processo de execução dos serviços de instalação e compensação das agulhas magnéticas a bordo dos navios do Estado e mercantes.

Mandaram-se adoptar várias disposições e programa para a instrução do pessoal destinado aos barcos submersíveis.

Organizou-se o curso de condução dos motores de explosão e combustão interna.

Estabeleceram-se programas de selecção de recrutas.

Mandou-se que os funcionários civis do Ministério pagassem emolumentos pelas licenças que lhes fossem concedidas.

Determinou-se que a contagem de tirocinio de navegação para as praças de pré fôsse como para os oficiais.

Alteraram-se as rações às praças de marinagem, substituindo-se parte do bálalhau por sardinha.

Autorizou-se que os oficiais das diferentes classes da Armada pudessem, por intermédio dos conselhos administrativos, fornecer-se da Manutenção Militar.

Abriu-se o concurso para o preenchimento de vagas abertas no quadro dos médicos navais.

Estabeleceram-se endereços telegráficos abreviados para todos os serviços e navios da Armada.

3.ª Repartição

Autorizou-se a compra de material para a missão oceanográfica da campanha Lisboa-Panamá do aviso *Cinco de Outubro*, no valor de 998\$72.

Os estudos das marés pela análise harmónica, considerados pela Missão Hidrográfica da Costa de Portugal de grande conveniência quanto às sondagens a que está procedendo o aviso *Cinco de Outubro*, tendentes a definir rigorosamente os principais planos de redução de sondas, concluiu-se, quanto ao marégrafo de Cascais, cujas constantes foram determinadas. Para êste trabalho, de bastante importância e exigindo o máximo cuidado, foi necessário empregar algum pessoal em serviços de gabinete.

Estes trabalhos ficaram concluídos, quanto ao marégrafo de Cascais, em fins de Agosto, tendo sido já iniciados os estudos relativos ao marégrafo de Lagos.

Além dos trabalhos próprios da Repartição, consêrto de instrumentos de precisão, regulação de agulhas, cronómetros, etc., procedeu-se à montagem dos aparelhos necessários às diversas ligações do novo sinal-horário do pôrto de Lisboa, em que se empregou, algumas vezes, o pessoal da Oficina de Instrumentos Náuticos.

Tornando-se da maior necessidade a execução dalguns trabalhos hidrográficos no rio Tejo a montante de Lisboa, foi determinado que se procedesse aos mesmos no Montijo, sendo encarregado da direcção técnica o comando do aviso *Cinco de Outubro*. Desde logo se pensou na escolha do navio que devia ser empregado naqueles trabalhos, ficando resolvido que fôsse a antiga canhoneira *Lagos*.

Pelo comando do aviso *Cinco de Outubro*, atendendo à impossibilidade da sua presença em virtude dos deveres próprios da sua missão, foram elaboradas umas instruções por onde se regulasse o pessoal embarcado na canhoneira *Lagos* no desempenho da sua missão.

Estes trabalhos tem decorrido regularmente, estando ao presente num estado de avanço bastante notável.

A sua necessidade tornava-se bastante evidente, sabendo-se que até a data sómente existia o levantamento hidrográfico do Tejo feito em 1878, e êsse mesmo chegando apenas até Xabregas.

Tendo sido feito convite pelo Conselho Internacional para a Exploração do Mar para Portugal colaborar nos estudos hidrográficos a que se referem as publicações que acompanharam o referido convite, segundo a informação da Missão Hidrográfica da Costa de Portugal, e segundo o parecer da Repartição de Hidrografia, foi determinado que o aviso *Cinco de Outubro* preparasse e fôsse dotado do material necessário para aqueles estudos, na importância de 998\$72.

Tendo-se ultimado a tiragem de cartas e planos hidrográficos levantados pela Missão do aviso *Cinco de Outubro*, durante a campanha do ano de 1913, foram estas remetidas à Repartição de Hidrografia para se distribuírem, vindo juntamente a prova fotográfica da carta do Minho a Espinho. Aquelas cartas e planos são os seguintes:

Plano hidrográfico de Caminha e barra do Minho, plano hidrográfico do Portinho de Ancora, plano hidrográfico de Viana do Castelo e barra do Lima, plano hidrográfico dos recifes em frente de Esposende e barra do Cávado e plano hidrográfico da Póvoa de Varzim e Vila do Conde, e a carta litológica da costa de Portugal do Minho a Espinho.

A carta, a cuja prova fotográfica acima nos referimos, e o relatório da campanha ainda não estão publicados, mas está-se procedendo a êsse trabalho, estando o relatório a imprimir na Imprensa Nacional. Durante o corrente ano tem continuado os trabalhos da Missão Hidrográfica da costa de Portugal, compreendendo a zona da costa de Portugal que vai de Espinho ao Cabo Mondego.

Tendo a Comissão de Estudos da Ponte sobre o Tejo, entre Lisboa e as povoações fronteiras, oficiado para que lhe fôsem enviados quaisquer documentos existentes sobre estudos de correntes, sondagens e outros assuntos que interessassem, porventura, aos seus estudos, foi-lhe enviada uma coleção de cartas, planos e publicações que existiam na Repartição de Hidrografia, compreendendo uma cópia do esboço hidrográfico do pôrto de Lisboa, com correntes à superfície e a diversas profundidades, levantado para o estudo duma nova milha oficial.

Satisfazendo a um pedido da Repartição de Hidrografia de Washington (Estados Unidos da América), enviou-se-lhe uma coleção completa de todas as cartas e planos hidrográficos publicados (72 cartas e catálogos), não só pela nossa Repartição de Hidrografia, como também pela Comissão de Pescarias, Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos e Direcção Geral das Colónias, o que foi agradecido e tomado como grande cortezia pelo director do Hydrographic Office de Washington.

A Repartição de Hidrografia tem recebido e publicado todos os avisos aos navegantes, enviados por troca internacional, assim como tem enviado aos diferentes países cópias de todas as publicações concernentes ao progresso, desenvolvimento e segurança da navegação, e bem assim todas as cartas e planos publicados recentemente.

Tendo-se suscitado dúvidas sobre o limite das águas territoriais, para efeitos de fiscalização da pesca na costa do Algarve, foi determinado que o aviso *Cinco de Outubro* procedesse êste ano ao levantamento daquela costa. Para êsse fim foi, pelo comando daquele navio, enviado um oficial para começar com os trabalhos preliminares do levantamento. Como, porém, cessassem as causas daquelas dúvidas, foi ordenado que prosseguisse os seus trabalhos pela ordem estabelecida no ano anterior, isto é, pela costa de oeste.

Mandou-se que o *Cinco de Outubro* procedesse ao reconhecimento hidrográfico na Golada, à terra do farol do Bugio, sendo enviada uma cópia, em papel tela, ao Comando da Divisão Naval de Instrução. Êste estudo, de bastante importância em qualquer ocasião, tornava-se muitíssimo necessário no momento presente, em que, devido à guerra existente na Europa, teria a máxíma importância o conhecimento dum canal que, só por nós conhecido, permitisse a qualquer hora a entrada ou saída de torpedeiros e outros barcos de pequeno calado.

Para a ligação do relógio público com o pôsto sinal-horário para os navios, estabelecido no Pôrto Franco, foi montada pela Direcção Geral dos Telégrafos uma linha de fio não isolado que não satisfazia. Em vista disso mandou-se substituir por uma outra linha de fio de cobre isolado.

Os trabalhos de estudo de marés pela análise harmónica, relativos a Lagos, decorrem regularmente e de modo a poderem ser aproveitados pela Missão Hidrográfica da costa de Portugal quando lhes convenha reduzir as sondagens, a que anda procedendo, a planos principais de redução.

Dos trabalhos hidrográficos a que anda procedendo o *Cinco de Outubro*, nesta última temporada, são para notar principalmente: a topografia e levantamento do plano hidrográfico da foz e barra da ria de Aveiro; a sondagem da facha da costa até cêrea de 10 milhas de distância à terra, abrangendo a linha batimétrica de 50 metros, que muito interessa à Comissão Central de Pescarias; o estudo comparativo de marés, entre Leixões e Buarcos, observações de marés na foz da ria do Aveiro, em que se notaram anomalias em relação a Leixões, e estudos de declinação magnética ao longo da costa, de que se conclui que não existem anomalias de magnetismo terrestre nesta região, entre Espinho e Cabo Mondego.

Direcção Geral de Marinha

1.ª Repartição

Adquiriram-se extintores de incêndio para as várias dependências do Ministério, dois postos de telegrafia sem fios para as canhoneiras *Ibo* e *Beira*, equipamentos Mills para oficiais e praças, um pôsto de telegrafia sem fios de 5 K. W. para instalar na Serra de Monsanto, e vários artigos de munição e tendas-abrigos para a coluna expedicionária a Angola.

Encomendaram-se mas não chegaram a ser recebidos, em virtude da guerra europeia, 500:000 cartuchos Mannlicher.

Ordenou-se o regresso imediato a Lisboa dos oficiais que estavam no estrangeiro assistindo a construções novas ou a recepções de material, visto estar declarada a guerra entre a Alemanha, França e Inglaterra.

Fez-se o contrato para o fretamento do vapor *Carregado* para, armado em guerra, ir para a fiscalização da costa do Algarve.

Estão-se estudando as reclamações de vários fornecedores que alegam na presente conjuntura não poder cumprir os seus contratos.

Fizeram-se vários carregamentos de material de guerra naval, além da preparação da artilharia para o transporte *Moçambique* e para os navios armados em guerra nas colónias. Igualmente está pronta a servir a artilharia do *República* e do *Guadiana*.

Comissão técnica de máquinas

Como as máquinas do cruzador *Almirante Reis* tenham tido por várias vezes um funcionamento bastante irregular, foi a comissão encarregada de indagar as causas que originaram êsses defeitos de marcha e a maneira de os remediar. Foi feito todo o estudo e propostas as modificações necessárias.

Procedeu-se à escolha do óleo para lubrificação de turbinas e outro para combustível de motores Diesel, usados na marinha de guerra. O estudo das características está completo, estando agora a ser experimentados, no contra-torpedeiro *Douro* e no submersível *Espadarte*, os tipos escolhidos.

Fez-se a apreciação das experiências realizadas pelos motores de combustão interna (Diesel) do vapor *Lince* a fim de se reconhecer se os motores foram recebidos conforme o estipulado no caderno de encargos.

Actualmente a Comissão Técnica de Máquinas está estudando o seguinte:

Regulamentação do serviço de máquinas a bordo;

Normas a seguir na experiência das máquinas dos navios da marinha de guerra;

Apreciação dos trabalhos feitos nas máquinas dos cruzadores durante o período de instrução e manobra no ano de 1913;

Totalização do combustível consumido durante o ano corrente pelos navios da esquadra.

Comissão técnica de electricidade e torpedos

Foram estudados vários assuntos que muito interessam à marinha, e entre eles:

O do aparelho de pontaria telescópico Zeiss com iluminação para o tiro nocturno.

Contratos com a casa Whitehead de Fiume para o fornecimento do material de torpedos para os nossos navios.

Condições a que deviam obedecer os postos rádio-telegráficos para as canhoneiras *Beira* e *Ibo*.

Adaptação dos antigos tubos de lançamento da *Tejo* na sua reconstrução.

Proposta para a conservação do actual posto de telegrafia sem fios do Arsenal e montagem de um outro em Faro e outro de maior alcance na Trafaria ou local apropriado.

Organizaram-se os programas dos exames a que devem satisfazer os candidatos a telegrafistas sem fios de 1.^a e 2.^a classe da marinha mercante.

Estudo e escolha do local na baía de Lagos para a construção duma ponte para lançamento e regulação dos novos torpedos.

Sobre o material de torpedos com que devem ser armados os novos contra-torpedeiros tipo *Douro* em construção no Arsenal.

2.^a Repartição

Foi autorizado o Govêrno a abrir concurso para a navegação regular por barcos a vapor entre Lisboa e Vila Rial de Santo António.

Fixou-se a linha de limite das águas territoriais portuguesas para os efeitos da pesca.

Reorganizaram-se os serviços dos departamentos marítimos, capitánias dos portos, e suas delegações, do continente e ilhas adjacentes, e o serviço de pilotagem das barras e portos do continente e ilhas adjacentes.

Considerou-se com existência legal no Funchal o depósito de carvão da agência Deutsches Kolen Depot, de Hamburgo, estabelecida naquela cidade desde 1905.

Fez-se a classificação dos aparelhos de pesca denominados «traineiras».

Tornaram-se extensivas ao Departamento Marítimo do Norte as disposições decretadas para o serviço de polícia e fiscalização na costa do Algarve.

Aprovou-se para ser pôsto provisoriamente em execução o regulamento geral do serviço de pilotagem das barras e portos do continente e ilhas adjacentes.

Foi concedida a transferência, para a Empresa Portuguesa de Navegação no Guadiana, do contrato relativo ao serviço de carreiras de navegação a vapor entre Mértola e Vila Rial de Santo António.

Publicou-se anúncio, programa e condições do concurso para adjudicação do serviço de navegação a vapor entre Lisboa e Vila Real de Santo António.

Fez-se o anúncio e condições do concurso para adjudicação de carreiras de navegação a vapor entre Lisboa, ilhas adjacentes, colónias portuguesas da África e do Oriente e Estados Unidos do Brasil.

Proibiu-se, a fim de proteger os cabos submarinos, provisoriamente, às embarcações nacionais com rês de arrastar o exereerem a pesca dentro de determinada área; para dalgum modo atenuar os resultados desta proibição foi permitido provisoriamente às embarcações nacionais com rês de arrastar pelo fundo o exereerem a pesca para o norte do paralelo do farol das Berlengas, dentro da linha batimétrica de 100 braças.

Por resolução do Conselho de Ministros foi autorizada a nacionalização das barcas alemãs *Dresden*, *Sachsen* e *Belas* pertencentes à firma alemã Wimmer & C.^a e compradas por Orlando de Melo Rêgo.

Em tôrno desta questão levantou-se grande celeuma na imprensa que acusava o Ministério da Marinha de ter cometido a ilegalidade de fazer o registo destas barcas sem que lhe fôsse presente o documento de venda, o qual só foi lavrado depois da ruptura de hostilidades entre a Alemanha, França e Inglaterra. Convêm aqui explicar mais minuciosamente o que a lei manda em casos desta ordem para que o Parlamento se convença de que a transacção foi autorizada dentro da lei.

O decreto de 1 de Dezembro de 1892 que pôs em execução o Regulamento dos Departamentos Marítimos e Capitanias dos portos exige no seu artigo 57.º os seguintes requisitos:

1.º «Requerimento do dono ou partes, havendo-os, com indicação da residência e acompanhado, quando seja necessário, do documento que prove pertencer o navio a *indivíduos portugueses ou como tais naturalizados*».

6.º «Documento da venda ou transferência anterior ao registo».

Em vista disto é claro que o artigo 57.º não é applicável aos navios em questão, por isso que o seu dono não é *um português nem mesmo um estrangeiro naturalizado*.

Porém o artigo 58.º diz: «O auto de registo de propriedade de navio de comércio comprado no estrangeiro ou apresado só pode ser feito na capitania de Lisboa», e neste artigo não se faz a exigência do documento do n.º 6.º do artigo 57.º

É este o artigo applicável ao caso em questão.

Por isso o registo podia ser feito em face dos documentos que o comprador apresentou e que fazem fé em juízo. Foi assim que as respectivas Repartições do Ministério da Marinha entenderam que não havia necessidade da apresentação do documento da venda que não é exigido quando se trata de navio estrangeiro.

O Código Civil diz no seu artigo 649.º: «Logo que a proposta seja aceite fica o *contrato perfeito* excepto nos casos em que a lei exige mais algumas formalidades».

Ora no caso sujeito nenhuma formalidade mais é exigida, e o comprador apresentou os documentos bastantes para provar que a proposta fôra aceite, estando por isso o *contrato perfeito*.

Não havia, pois, motivo para recusar o registo, pois tudo se tinha concluído um mês antes de rebentar a conflagração europeia.

3.ª Repartição

Conferiu-se o direito de aposentação aos fogueiros que servirem nos faróis providos de sinal acústico ou de nevoeiro nas mesmas condições em que é concedida aos faroleiros do quadro.

Mandou-se um official assistir na casa Barbier, Bernard & Turenne, de Paris, às experiências de recepção dum farol destinado ao Cabo Sardão.

Mandou-se que fôsse abonada a gratificação de isolamento aos faroleiros em serviço nos faróis do Cabo Mondego e Armona.

Pôrto de Leixões. — Em Abril estabeleceu-se um farolim de luz verde scintilante no molhe norte e alterou-se o carácter da luz do molhe sul que passou a ser também scintilante.

Barra de Lisboa. — Em Junho inauguraram os faróis do Esteiro e da Gibalta que dão o eixo da barra grande do Tejo e que substituíram as luzes de direcção do Mirante e Pôrto Covo.

Cabo Raso. — Em Agosto inaugurou-se o sinal sonoro junto ao farol. A actual luz vermelha no fortim vai ser substituída por uma luz de 5.^a ordem, vermelha também, em tórre metálica, na bateria do mesmo forte e a cuja montagem se está procedendo.

Cabo de S. Vicente. — Desde Junho está funcionando uma sereia de nevoeiro, de ar comprimido, accionada por dois grupos de motores a petróleo.

Cabo Sardão. — Está-se procedendo à montagem do aparelho iluminante dum farol sito na ponta do Cavaleiro. É uma luz de 3.^a ordem, grande modelo de grupos de três clarões brancos de 10 em 10 segundos que se inaugurará brevemente.

Actualmente procede-se à conclusão dos anexos para habitação dos faroleiros e depósito, etc.

Cabo de Sines. — Está-se procedendo à substituição da luz fixa de 2.^a ordem ali existente por uma de 3.^a ordem de rotação modelo, grandes grupos de dois clarões de 10 em 10 segundos. Fez-se uma grande transformação e ampliação do antigo edificio para o adaptar às necessidades do serviço da nova luz.

Barra de Faro. — Foi substituída por uma bóia luminosa a bóia preta que marcava a restinga na ponta NE da ilha da Culatra. Esta bóia faz parte da modificação na balisagem de Faro.

Fábrica de acetilene. — Foi autorizada a sua aquisição e instalação no Arsenal de Marinha, e para isso se fez a transferência para o corrente ano económico da quantia de 6.020\$, à casa Barbier de Paris, a quem também foram encomendados sinais sonoros e sobressalentes para o depósito e pequenas obras nos faróis.

4.^a Repartição

Foram autorizadas reparações: no edificio do Tribunal de Marinha, no barracão das lanchas da Capitania de Aveiro, na habitação do cabo de mar de Sagres, no gabinete do presidente da comissão liquidatária de responsabilidades, na canalização do Hospital da Marinha, no quartel dos reformados da Armada, na estufa de secagem de roupa no Hospital da Marinha, nos telhados das dependências da Fábrica Nacional de Cordoaria, na repartição da comissão liquidatária de responsabilidades e na casa das ordenanças.

Construiu-se a muralha do cais de Vale de Zebro.

Fizeram-se reparações no corredor da Contabilidade de Marinha.

Procedeu-se ao nivelamento da parada do quartel de marinheiros e à adaptação duma dependência da 5.^a Repartição a vestiário e doutra a casa de ordenanças, a reparações na casa do patrão-mor da Capitania de Leixões, no sobrado do pavimento térreo do depósito de artefactos, à substituição da chaminé da oficina de tanoeiro do Arsenal da Marinha; colocou-se um portão de ferro no corredor do quartel de marinheiros e procedeu-se à construção dum depósito de carvão e ponte acostável na ilha da Culatra.

Fizeram-se mais reparações nos telhados e outras dependências da Escola de Torpedos em Vale de Zebro e no edificio da Escola de Marinheiros de Faro; ordenou-se a construção das faces de leste e oeste da muralha interior de Vale de Zebro e o muro de vedação da parada do quartel de marinheiros, lado oeste.

Nos faróis procedeu-se às seguintes obras: — de acabamento do farol da Gibalta, construção do farol do Esteiro, reparações e alterações no edificio do farol de Sines, construção do farol da

Ponta da Ribeirinha no Faial, reparações no farol do Cabo de Santa Maria, acabamento das reparações no farol de S. Julião, assentamento de um farol no Cabo Razo, reparações no farol do Cabo da Roca, conclusão do farol da Gibalta, acabamento do farol do Esteiro, e do farol de Cabo Sardo; fizeram-se diversas reparações no edificio do farol de Aveiro e procedeu-se à construção de uma casa para forno no farol do Cabo de Santa Maria na ilha da Culatra; reparou-se o farol da Senhora da Luz na foz do Douro e acabaram-se as obras do farol de Sines.

Autorizou-se o empréstimo provisório do Presídio Naval da Trafaria ao Ministério da Guerra a fim de servir de casa de reclusão da 1.^a Divisão do Exército; conceden-se ao Ministério da Guerra a utilização do trôço da linha telefónica que liga o Presídio Naval da Trafaria à rede do Ministérios e fez-se o pedido ao Ministério da Guerra de uma facha de terreno na Serra do Monsanto para a instalação de um pôsto de telegrafia sem fios.

Administração dos serviços fabris

Prepararam-se todos os navios que compuseram a divisão naval que em 7 de Agosto foi fundear a oeste da Torre de Belém; a todos eles fizeram-se importantes reparações.

Por motivo de serviço seguiu depois para Cabo Verde o cruzador *S. Gabriel*, recebendo nova reparação.

Aprontaram-se as canhoneiras *Ibo* e *Beira* (em que se montaram postos de rádio-telegrafia) que seguiram para a estação, assim como o *Almirante Reis* que foi comboiar a expedição às costas ocidental e oriental de África.

Armou-se em guerra e artilhou-se o paquete *Moçambique*, em que seguiu uma parte da expedição de 11 de Setembro.

Houve grande movimento de navios no dique, pelo que foi necessário recorrer ao aluguer da doca de Parry & Sons para serem ali reparados o vapor *Vulcano* e a canhoneira *Lúrio*, visto o dique do Arsenal estar sempre occupado.

Fizeram-se algumas dragagens em frente do dique, para limpar o respectivo canal, assim como junto à ponte da cábreia e da carreira do contra-torpedeiro *Guadiana* para facilitar a saída deste para a água.

Foi lançado ao rio, em 21 de Setembro, o contra-torpedeiro *Guadiana*, acto a que assistiu Sua Ex.^a o Presidente da República e Ministério.

Aprovou-se a reconstrução do cruzador *República*, apesar da dificuldade de se trabalhar a bordo não estando o navio atracado à ponte, o que, por causa do tempo, nem sempre podia fazer-se; montou-se a seu bordo um grupo electrogéneo (que era do antigo navio-escola *Palmela*) para facilitar os trabalhos quando na bóia. É conveniente informar que uma das causas daquela demora foi o atraso que houve na requisição da teca para o convés de que até hoje ainda falta grande parte.

É de esperar que o *República* esteja concluído até fins de Fevereiro não sobrevindo mais dificuldades, para o que se tem concedido trabalho extraordinário e declarado em urgência a officina de instalações eléctricas.

Foi aprovada a reconstrução do contra-torpedeiro *Tejo* segundo os planos do engenheiro naval Atouguia. Espera-se a chegada das caldeiras cuja conclusão já está terminada, para encetar os trabalhos, para o que o navio terá de occupar o dique pelo menos durante 3 meses.

Estando a findar a classificação dos operários metalúrgicos que concorreram ao concurso aberto em 8 de Outubro, brevemente haverá pessoal bastante para satisfazer a todos os trabalhos entre mãos e a começar.

Começou-se a instalação de 4 carreiras, sendo uma para contra-torpedeiros análoga à do *Guadiana* e que já está concluída, achando-se nela assentes algumas chapas de quilha e balizas dêsse novo contra-torpedeiro.

As três outras carreiras destinadas às canhoneiras tipo *Beira* estão adiantadas e acha-se uma delas quasi concluída. O respectivo material é esperado a todo o momento, assim como o destinado aos 2 contra-torpedeiros.

Com a admissão do pessoal extraordinário esperamos que ainda este ano se dê começo a todos os navios, isto é, a trabalhar neles nas respectivas carreiras, visto que nas oficinas já se trabalha para todos êles.

Tem a *Direcção das Construções Navais* procedido mais aos seguintes trabalhos mais importantes:

Ampliação da oficina de zincagem e instalação do novo processo de decapagem de metais; montagem das máquinas-ferramentas em várias oficinas; construção de dois escaleres tipo Chaligny; conclusão do pilon junto à Alfândega destinado à hora legal; instalação eléctrica no edificio da Assistência aos Tuberculosos; construção de uma ponte volante na oficina de carpinteiros de branco; barracão para os vapores *Tétis* e *Dragão*, e anexos para a arrecadação e alojamento do pessoal; começo de peças das máquinas para as novas canhoneiras e de cascos para estas e para os contra-torpedeiros; grande reparação nos vapores e barcaças da Direcção dos Serviços Marítimos, entre elas a do pontão *Serra do Pilar*; adaptação das antigas caldeiras do vapor *Bérrio* a acumuladores de ar comprimido.

Na sala de estudos procedeu-se a vários estudos relativos aos vários trabalhos, entre êles o de uma barca de água para 1:000 toneladas para a Direcção dos Serviços Marítimos, e o de um contra-torpedeiro de 890 toneladas sob a direcção do engenheiro naval Afonso dos Santos, procedendo-se actualmente aos de um cruzador-explorador de 4:500 a 5:000 toneladas e aos de um contra-torpedeiro de cerca de 900 toneladas.

Adoptaram-se mais as seguintes providências:

Sobre a dotação para aquisição de material para os navios e estações de marinha.

Mandando completar a um engenheiro naval o seu tirocinio em Itália.

Nomeando dois officiais para fazerem parte da comissão incumbida da escolha de novos navios de guerra.

Alterando o serviço de policia do Arsenal de Marinha.

Abrindo concurso para a admissão de escripturários de 3.^a classe.

Mandando aplicar a alinea c) do artigo 6.^o da Lei dos Accidentes no Trabalho a vários operários extraordinários.

Determinando que não sejam dispensados do serviço militar os operários chamados a prestar serviços no Campo Entrincheirado.

Determinando que a quantia de 559.000\$ consignados no artigo 1.^o da lei n.^o 222 de 30 de Junho de 1914 à reconstituição da marinha de guerra, seja applicada à construção de 2 contra-torpedeiros tipo *Douro*, e que esta construção seja feita no Arsenal.

Mandando admitir extraordinariamente 40 eatraciros, a fim de obviar à crise que atravessa aquela classe na presente conjuntura.

Dispensando 20 carpinteiros de machado à Empresa Nacional de Navegação para trabalharem no transporte *Moçambique* (montagem da artilharia, etc.).

Admitindo mais 30 fragateiros extraordinários pela mesma razão dos anteriores.

Nomeando 1 official e 2 operários para fiscalizarem na casa Yarrow a construção dos motores dos novos contra-torpedeiros tipo *Douro*.

Para comemorar o 4.º aniversário da implantação da República, concedeu-se indulto aos operários expulsos por furtos inferiores a \$50 e por excesso de faltas, tendo sido indultados por furto 6 e por excesso de faltas 14.

Louvando o director, oficiais, mestranga e mais pessoal operário da Fábrica Nacional de Cordoaria, pela prontidão com que foram fabricados e fornecidos os artigos requisitados para a columna expedicionária de marinha.

Dispensando os operários reservistas do Arsenal de se apresentarem imediatamente em caso de mobilização, ficando porêm, desde logo, sujeitos às leis militares como se fôsem incorporados.

Autorização para a admissão de 39 carpinteiros de machado, 26 carpinteiros de branco, 18 pedreiros, 6 electricistas, 1 electricista galvanizador, 70 trabalhadores, sem regalias algumas dos quadros.

Autorizando a abertura de concurso para admissão de carpinteiros de machado, dispensando-se a idade regulamentar, por não se ter apurado o número suficiente no último concurso.

Autorizando a abertura de concurso para 10 calafates, 3 serradores manuais e 1 mecânico, nas condições regulamentares.

Instruções para fornecimentos aos navios da marinha de guerra nas proximidades do fim do ano económico.

Pondo em urgência a oficina de instalações eléctricas a começar em 23 de Novembro para trabalhos extraordinários no cruzador *República* todos os dias exceptuando domingos e feriados.

Autorização para trabalhos extraordinários no cruzador *República* nos dias úteis quando atracado à ponte.

Pela *Direcção dos Serviços Marítimos*: entraram no dique do Arsenal 15 navios para beneficiação do fundo e vários fabricios; atracaram à ponte do Arsenal vários navios e entre elles dois mercantes para descarregar as turbinas e caldeiras para o *Guadiana* e fizeram-se amarrações a W. da Torre de Belem para os navios da Divisão Naval.

Estabeleem-se um serviço apertado de vigilância, com os rebocadores do Arsenal, aos navios beligerantes surtos no Tejo.

Aos rebocadores *Lidador* e *Bérrio* foram cometidos os serviços de fiscalização da costa do centro e especial vigilância sobre os cabos submarinos.

O *Bérrio* preston vários serviços de socorros e entre elles aos vapores ingleses *Lord Antin* e *Camrose*, francês *La Gascogne*, português *Moçambique*, ao cruzador *Adamastor* e outras embarcações pequenas em perigo. Comboiou de Livorno a Lisboa o *Lince*, foi a Casa Blanca buscar repatriados e ao Funchal conduzir forças de marinha.

Na *Direcção dos Depositos de Marinha* pode dizer-se que nada ocorreu de notável até o principio da actual conflagração.

Pouco antes da declaração da guerra, em 15 de Julho próximo passado, tinha-se realizado mma arrematação de carvão, não tendo ainda o arrematante assinado o contrato ao ser a guerra declarada. A consequência immediata foi o pedido para a sua rescisão, pedido que foi deferido.

Durante algum tempo lutou-se com uma relativa falta de carvão, sendo por vezes necessário não satisfazer, por completo, as requisições recebidas das diversas estações, que todas, mais ou menos, imaginavam deverem prevenir-se para qualquer eventualidade.

Pelo Ministério do Fomento foram adquiridas e entregues ao Arsenal grandes porções de carvão que, se não primavam pela qualidade, se tornaram notáveis pela quantidade e preços, pelo que se fizeram várias reclamações e assim recebemos de várias proveniências o carvão seguinte:

De James Lloyd (Herold)	1.029 toneladas a 14\$
De Laidley & C. ^a (Figueira da Foz)	1.500 toneladas a 15\$
De Bensaude & C. ^a (vapor <i>Vidar</i>)	2.341 toneladas a 30 xelins
Da Sociedade Insulana de Transportes	1.500 toneladas a 12\$
De Bensaude & C. ^a (vapor <i>Magdala</i>)	6.993 toneladas a 50 xelins
O que prefaz	<u>13.363 toneladas</u>

A casa Herold tinha oferecido a compra dumas 500 toneladas de carvão (Paul Dufferin) a 10\$ a tonelada e quando superiormente se autorizou e se quiz fechar o contrato a casa não manteve a sua proposta. Este carvão fez parte do que o Ministério do Fomento comprou; as 529 restantes para nada prestavam.

Do carvão de Laidley & C.^a diremos apenas que tinha fraco poder calorífico, o que não admira, pois segndo as informações recebidas estava de há muito na Figueira da Foz sem comprador (não precisaram o número de anos).

O melhor carvão recebido foi o do *Vidar* por intermédio de Bensaude & C.^a

O da Empresa Insulana de Transportes, quasi todo terra, é o que mais cuidado tem dado pelo seu fácil e demasiado aquecimento.

O carvão do *Magdala* também obtido por intermédio de Bensaude & C.^a, carvão americano de Pocahontas (?) deveria, pela sua procedência, ser um dos melhores, mas chegou completamente reduzido a terra, parecendo bem ser o resultado de varreduras de depósitos ou então do que passa nas joieiras. Apesar de tudo foi o que apresentou maior poder calorífico.

Na ocasião de se receberem estes carvões a casa Pinto Basto ofereceu Lewi's Mertyr uma vez joeirado a 26 xelins a tonelada.

Não foi possível fazer no depósito de carvão uma arrumação metódica, separando-o por qualidades. Tentou-se fazê-lo e alguma coisa se conseguiu até a chegada do *Magdala*, mas as 7.000 toneladas dêste inundaram, por assim dizer, o depósito e todo o carvão de que facilmente se discriminavam as qualidades ficou sepultado debaixo daquela avalanche.

Últimamente tem sido recebidas muitas reclamações dos comandos dos navios sobre as qualidades do carvão fornecidas e sobre a quasi completa ausência de pedra.

Não foi só a casa arrematante de carvão que fez o pedido para rescindir o seu contrato. De igual modo praticaram os arrematantes do bacalhau, tanto para embarque como para consumo, o do açúcar e o do arroz. Outros fornecedores pediram aumento no preço dos géneros de que eram arrematantes, o que a alguns foi deferido.

Procurou-se obter o bacalhau necessário no mercado, o que por vezes foi difficil, já pela qualidade apresentada não ser boa, já por não o haver. Para remedear esta falta propôs-se a adopção de atum em azeite, sendo ordenado que se adquirissem 20.000 latas dêste peixe.

Logo no principio da guerra e pelo Ministério do Fomento foi comprada uma grande porção de sardinha, mais de 160.000 latas, a fim de acudir à crise industrial de Setubal. A sardinha adquirida pecava por não ser toda do mesmo tipo, havendo qualidades muito baixas. Os tipos da sardinha elevam-se a 36.

Segundo as informações obtidas as praças de marinhagem preferem o atum à sardinha.

Se a conserva dêstes dois peixes tiver de futuro de ser parte regulamentar da ração deve exigir-se do arrematante um tipo de lata que contenha 0^k,250 líquidos de peixe e 0^l,050 de azeite.

Últimamente fizeram-se as arrematações de mantimentos para o próximo semestre. Todos os géneros arrematados, excepção feita do bacalhau, arroz e leite condensado, foram obtidos mais baratos que na arrematação anterior.

O açúcar não foi arrematado na primeira praça, por o preço pedido pelo único concorrente ser elevado e não apresentar a amostra.

Pela *Direcção das Construções Navais* se procedeu:

Ao estudo da transformação da canhoneira-torpedeira *Tejo*, continuando ainda os estudos dos seus vários detalhes para a execução.

Estudo dum contra-torpedeiro de 890 toneladas ordenado pelo Gabinete do Ministro em 25 de Março de 1913, concluído e remetido à Direcção das Construções Navais pelo seu autor o engenheiro, Joaquim Afonso dos Santos, em 17 de Novembro de 1914.

Estudo dum escaler a vapor para a Escola Naval, em via de conclusão.

Elaboração dum caderno de encargos para a construção duma barca de água auto-motora destinada aos serviços marítimos.

Estudo do projecto duma estação de incêndios e outros anexos para serviço nos terrenos a oeste do Arsenal.

Estudo de instalação de barracões, oficinas e depósito de carvão ao sul da oficina de zincagem.

Planos detalhados para a construção duma «saveira» para o govêrno otomano.

Elaboração do eaderno de encargos para a construção de três canhoneiras tipo *Beira*.

Concedeu-se autorização para abrir praça para um rebocador tipo *Vale de Zebro* até a quantia de 18.000\$, saindo 12.000\$ da verba orçamental e 6.000\$ do extinto Fundo de Defesa Naval. Este rebocador foi adjudicado à firma Ramires Sobrinho, de Lisboa.

Construção com urgência de dois contra torpedeiros tipo *Douro*.

Autorizou-se a aquisição para os serviços marítimos dum escaler a vapor tipo «Chaligny» à firma Ramires Sobrinho, por 2.780\$.

Determinou-se prorrogação do prazo na entrega dos motores do contra-torpedeiro *Guadiana*, atendendo à situação actual da guerra.

Por despacho do Conselho de Ministros de 1 de Setembro foi aprovada a adjudicação, com dispensa de arrematação em hasta pública, à casa Yarrow & C^o, da construção, fornecimento e montagem de aparelhos motores e acessórios destinados aos novos contra-torpedeiros do tipo *Douro*.

Determinou-se que as três canhoneiras tipo *Beira* fôsem construídas no Arsenal da Marinha.

Por despacho do Conselho de Ministros, de 17 de Setembro, foi aprovada a adjudicação da compra de aços para a construção dos novos contra-torpedeiros, à casa Palmers Shipbuilding & Iron C^o.

Nomeou-se o segundo tenente engenheiro maquinista naval, Lima Santos, para assistir à construção dos motores, montagens dos aparelhos e acessórios destinados aos novos contra-torpedeiros tipo *Douro*, como fiscal junto à casa Yarrow & C^o em Glasgow.

Por despacho, em Conselho de Ministros de 28 de Agosto, foi aprovada a proposta de isenção de concurso em hasta pública para a adjudicação do material para os dois novos contra-torpedeiros e da minuta do contrato, considerando-se o contrato abreviado como contrato válido para todos os efeitos.

Autorizou-se a despesa de 2.280\$ para a compra de um aparelho de regulação do tiro (invenção do primeiro tenente Pereira da Silva) saindo essa verba da destinada a grandes reparações feitas no Arsenal.

Por despacho do Conselho de Ministros, de 8 de Outubro, foi dispensado concurso em hasta pública para a construção de seis caldeiras cilíndricas destinadas às novas canhoneiras tipo *Beira*,

ao abrigo do disposto no n.º 2, do artigo 68.º do Regulamento Geral de Contabilidade Pública de 31 de Agosto de 1881.

Por despacho do Conselho de Ministros de 13 de Outubro, foi aprovada a dispensa de minuta do contrato para a aquisição de aços para a construção dos eascos das novas canhoneiras tipo *Beira*, obrigando contudo a casa adjudicatária a assinar contrato abreviado segundo as leis do seu país.

Por despacho do Conselho de Ministros, de 13 de Outubro, foi aprovada a proposta do contrato com a casa Motherwell Iron Steel C.º para a compra de aços para as novas canhoneiras tipo *Beira*.

Por despacho do Conselho de Ministros, de 13 de Outubro, foi aprovada a adjudicação de aços para as três canhoneiras tipo *Beira* à casa Motherwell.

Determinou-se o pagamento extra pedido pela casa Yarrow de £ 30-15-01 de seguro de guerra para o transporte das caldeiras para o contra-torpedeiro *Guadiana*.

Determinou-se a construção de uma chaminé para a Estação Central de Electricidade do Arsenal.

Autorizou-se a adjudicação à The Dennypton Forje C.º do fornecimento de suportes dos veios dos hélices e caixilhos dos lemes para os novos contra-torpedeiros.

Por despacho do Conselho de Ministros, de 10 de Novembro, resolveu-se manter o seu despacho de 1 de Setembro para o contrato com a casa Yarrow, para o fornecimento dos motores dos dois contra-torpedeiros tipo *Douro*.

Adjudicou-se o fornecimento da mão de obra para a construção de quatro caldeiras, sendo duas à casa Parry & Sons e duas à casa Cardoso, Dargent & C.ª e mandando fazer duas no Arsenal de Marinha.

Autorizou-se a dispensa de concurso nos termos do § 3.º do artigo 79.º do Regulamento da Administração de Fazenda Naval, para a adjudicação de peças das máquinas e acessórios das novas canhoneiras tipo *Beira*.

Os contratos mais importantes assinados pela Direcção das Construções Navais foram :

Com Ramires Sobrinho para a construção de um rebocador tipo *Vale de Zebro* na importância de 18.000\$.

Com Dinis Guerra para o corte e transporte de madeiras adquiridas nas Matas Nacionais na importância de 5.940\$.

Com Yarrow C.º para a construção, transporte até Lisboa, e montagem de dois jogos de aparelhos motores, auxiliares e acessórios, destinados a dois contra-torpedeiros tipo *Douro*, na importância de £ 74.800.

Com Palmers Shipbuilding & Iron C.º para o fornecimento de aços para a construção de dois contra-torpedeiros tipo *Douro*, na importância de 55.000\$.

Com Motherwell Iron Steel C.º, para o fornecimento de aços para a construção de três canhoneiras tipo *Beira*, na importância de £ 7.500.

Realizou-se a venda de vários artigos considerados inúteis e desnecessários que produziram a quantia de 8.251\$50, sendo nestes artigos incluídas várias peças que pertenceram ao vapor *Fulminante* os eascos do torpedeiro n.º 3 e da corveta *Duque de Palmela* e a máquina que foi da canhoneira *Cacongo*.

Pela *Fábrica Nacional de Cordoaria* :

Reorganizou-se o quadro e vencimentos do pessoal fabril da Cordoaria.

Determinou-se que não fôsem dispensados do serviço militar os operários chamados a prestar serviço nas unidades dependentes do Campo Entrincheirado de Lisboa.

Autorizou-se trabalho extraordinário de dia e de noite para fabricar tecidos para a Fábrica de Material de Guerra em Braço de Prata.

Autorizon-se em Conselho de Ministros o abôno dos respectivos jornais aos operários do Arsenal, que estando licenciados do serviço militar ou nas reservas, sejam porventura mandados incorporar nas unidades a que pertencem.

Foram admitidos pelo tempo de 40 dias úteis a fim de fabricar tecidos urgentes para fornecer às expedições militares os seguintes operários extraordinários: 1 urdidor, 1 ajudante de urdidor e 9 teedeiras.

Autorizou-se trabalho extraordinário de dia e de noite a algumas oficinas para manufacturar artigos urgentes para as expedições militares.

Adquiriram-se os seguintes maquinismos:

Uma máquina para fazer novelos.

Um tórno mecânico.

Um guindaste.

Uma máquina de casear.

Uma máquina de eochar.

Um motor eléctrico de 6 cavalos.

12 contadores eléctricos.

Um motor de 18 cavalos.

Uma máquina de coser lonas.

Ainda pela Fábrica de Cordoaria foi fabricado material, além dos fornecimentos normais, para a expedição do exército a Moçambique, para a expedição do exército a Angola, para a expedição de marinha a Angola, para a Fábrica de Material de Guerra, para o Arsenal do Exército, para a Escola de Aplicação de Engenharia e para o Estado da Índia.

Comissão permanente liquidatária de responsabilidades

Aclararam-se alguns artigos do Regulamento de Fazenda Naval.

Aprovaram-se as instruções para a entrega de inúmeros pelos navios empregados na fiscalização da costa do Algarve e para a escripturação das contas do material.

Determinou-se sobre os fornecimentos feitos aos navios e demais estações de marinha nas proximidades do ano económico.

Depósito de fardamentos e pequeno equipamento da Armada

Efectnou-se a compra de mochilas de aço.

Ordenaram-se as despesas a fazer com a aquisição de fardamento e equipamento para a expedição de Marinha a Angola e para os reservistas da Armada.

Fundo de Defesa Naval

Pelo extinto Fundo de Defesa Naval foram desde 9 de Fevereiro do corrente ano até fins de Novembro autorizadas as seguintes verbas:

Para continuação das obras das Escolas no Alfeite.....	41.200,500
Para a aquisição de material de guerra para o <i>Guadiana</i>	1.783,522
Para a aquisição de material de guerra diverso.....	30.505,596
Primeira prestação para um rebocador de alto mar em construção em Elbing.....	13.467,360
Para a aquisição de pólvoras	17.444,500
Para aquisição de material para as três canhoneiras tipo <i>Beira</i>	37.688,598
Na importância total de.....	<u>142.089,576</u>

A esta importância há mais a acrescentar a de £ 4.130 para as despesas de aquisição e montagem dum posto de telegrafia sem fios de 5 K. W. na Serra de Monsanto.

Propostas de lei que estão pendentes das Câmaras Legislativas

Reorganização dos quadros dos médicos navais.

Situação dos oficiais que vão prestar serviço em outros Ministérios até decorrer o prazo de 180 dias.

Ampliando as atribuições da comissão a que se refere a lei de 26 Julho de 1912 (Reorganização das forças navais) de forma a poder emitir opinião sobre a escolha dos tipos de navios de guerra que venham a construir-se no Arsenal ou na indústria particular.

Pensão mensal de 12\$ a Teresa de Jesus Gonçalves Moreira.

Abôno de auxilio para rancho aos oficiais inferiores do Corpo de Marinheiros.

Abôno de ração a dinheiro aos cabos.

Regulando as condições de admissão no quadro dos oficiais auxiliares do serviço naval.

Alterações à lei de 28 de Abril de 1913 sobre tirocinios dos oficiais.

Concedendo gratificações aos enfermeiros que prestarem serviço no Hospital da Marinha.

Ampliando o quadro dos artífices torpedeiros electricistas.

Abonos das guarnições dos rebocadores em diversas situações.

Organização dos serviços rádio-telegráficos de marinha.

Verba para prémios aos alunos marinheiros, conferidos pelas respectivas escolas.

Gratificação aos sargentos e cabos instrutores da Escola Prática de Artilharia Naval.

Gratificação ao oficial da Direcção Geral da Marinha e ao serventuário que acumulam com o serviço dos seus cargos o da Comissão Permanente Liquidatária de Responsabilidades.

Equiparando a terceiro oficial do quadro civil da Direcção Geral da Marinha o amanuense da 4.^a Repartição da mesma Direcção.

Gratificação aos sargentos e praças instrutoras da Escola Prática de Torpe los e Electricidade.

Equiparando o desenhador Neves, da 4.^a Repartição da Direcção Geral da Marinha, ao desenhador chefe do Arsenal da Marinha.

Equiparando os serventes Manuel dos Santos Vagueiro, do Arsenal, e Manuel Augusto Lopes Teixeira, da Cordoaria Nacional, a escriptorários de terceira classe da Administração dos Serviços Fabris.

Para que os individuos reprovados no curso elementar de pilotagem, no exame final da Escola Auxiliar de Marinha e nas dos Departamentos Maritimos e da Capitania de Ponta Delgada, não sejam admitidos a novo exame sem ter decorrido um ano desde a data da reprovação.

Contando como tirocinio de embarque o tempo de duração das provas no mar a que forem submetidos os navios de guerra construidos no estrangeiro.

Instalação da Comissão Central de Pescarias no edificio do Aquário Vasco da Gama, e modificando os serviços de administração deste estabelecimento (segunda proposta).

Construção do novo Arsenal da Marinha.

Provimto dos lugares de lentes da Escola Naval e situação dos oficiais instrutores da mesma Escola.

Provimto do cargo de conservador da Biblioteca de Marinha.

Substituindo a redacção do artigo 78.^o das alterações ao regulamento da Administração dos Serviços Fabris.

Vencimentos e situação do maquinista civil da esquadilha fiseal da costa.

Pensão mensal e vitalícia de 87\$75 ao súbdito inglês Frederik Baher Glasspool, fundidor do Arsenal da Marinha.

Substituição do artigo 14.º da lei de 28 Abril de 1913, sobre tirocínios de embarque dos aspirantes e maquinistas e da administração naval.

Situação dos maquinistas navais, agente técnico de máquinas e os três que pelo artigo 314.º das alterações ao regulamento da Administração dos Serviços Fabris, prestam serviço na Direcção das Construções Navais.

Repartição de Contabilidade da Marinha

Créditos extraordinários para o Ministério da Marinha, decretados ao abrigo da lei n.º 275, de 8 de Agosto findo:

Agosto, 15 — Crédito de 100.000\$ para despesas resultantes da conflagração europea. (*Diário do Govêrno* n.º 171, de 21 de Setembro de 1914).

Agosto, 22 — Crédito de 100.000\$ para compra de combustivel. (*Diário do Govêrno* n.º 157, de 22 de Agosto de 1914).

Novembro, 11 — Crédito de 100.000\$ para compra de combustivel. (*Diário do Govêrno* n.º 218, de 20 de Novembro de 1914).

Novembro, 30 — Crédito de 65.000\$ para pagamento de prés, rações e auxílios para rancho ás praças reservistas da Armada, chamadas ao serviço efectivo. (Publicação a fazer).

O estado actual destes créditos é o seguinte:

Crédito de 15 de Agosto.....	100.000\$00
Dispendido.....	7.344\$44
Existente	<u>92.666\$66</u>
 Crédito de 22 de Agosto.....	 100.000\$00
Todo dispendido.	
 Crédito de 11 de Novembro.	 100.000\$00
Dispendido.....	16.882\$75
Existente	<u>83.117\$25</u>



