

aplicada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a qual reverterá a favor do Fundo especial de caminhos de ferro; e as infracções que se verificarem às condições em que os ditos vagões podem passar das linhas férreas nacionais para quaisquer outras linhas férreas serão punidas nos termos e pela forma estabelecidos no decreto-lei n.º 31:328, de 21 de Junho de 1941.

§ 1.º Se a multa aplicada pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro não fôr paga dentro do prazo fixado, serão os vagões apreendidos e postos ao serviço das empresas ferroviárias até que o seu pagamento se venha a realizar.

§ 2.º Nos casos em que as infracções devam ser punidas nos termos e pela forma estabelecidos no decreto-lei n.º 31:328, a Direcção Geral de Caminhos de Ferro enviará ao presidente do tribunal competente os elementos que tiver reunido e possam interessar à instrução do processo.

Art. 5.º Os créditos das empresas em que se acharem matriculados vagões particulares, quando provenientes de estadia, reparações ou qualquer outra causa indicada em regulamentos ou nas respectivas tarifas respeitantes àqueles vagões, gozam de privilégio mobiliário especial sobre o valor dos mesmos vagões.

Art. 6.º Aos vagões particulares matriculados em empresas exploradoras de caminhos de ferro é aplicável o disposto no n.º 6.º do artigo 822.º do Código de Processo Civil.

§ único. Os vagões a que se refere este artigo não podem também ser dados em penhor.

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

Paços do Governo da República, 21 de Julho de 1941. — ANTONIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA — António de Oliveira Salazar — Mário Pais de Sousa — Adriano Pais da Silva Vaz Serra — João Pinto da Costa Leite — Manuel Ortins de Bettencourt — Duarte Pacheco — Francisco José Vieira Machado — Mário de Figueiredo — Rafael da Silva Neves Duque.

Gabinete do Ministro

Portaria n.º 9:839

Tornando-se necessário regular as condições para a admissão e circulação de vagões particulares nas linhas férreas nacionais, tanto de via larga como de via reduzida: manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, aprovar o respectivo regulamento, que faz parte integrante desta portaria.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 21 de Julho de 1941. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Duarte Pacheco.

Regulamento

Regime dos vagões particulares

Condições para a admissão e circulação de vagões particulares na rede ferroviária nacional

CAPITULO I

Admissão à circulação dos vagões particulares

Artigo 1.º A circulação de vagões de propriedade particular nas linhas férreas nacionais, tanto de via larga, como de via reduzida, nos termos das tarifas em vigor, só é permitida mediante a sua matrícula em alguma das empresas exploradoras de caminhos de ferro.

§ único. Consideram-se vagões de propriedade particular ou vagões particulares, para os fins e efeitos do presente regulamento, os que forem propriedade de pessoas singulares ou colectivas não concessionárias ou exploradoras de caminhos de ferro.

Art. 2.º Para que se efectue a matrícula de vagões particulares é necessário que o proprietário dos vagões a requeira à Direcção Geral de Caminhos de Ferro por intermédio da empresa onde deseja efectuar a matrícula, fazendo acompanhar o seu requerimento dos desenhos e notas das características mais importantes dos ditos vagões, bem como de todos os elementos elucidativos sobre o tipo de construção e qualidade dos materiais empregados, por onde se mostre que os vagões satisfazem às condições técnicas e de segurança exigidas pelo presente regulamento, e declarando no mesmo requerimento que se trata de uma primeira matrícula ou de mudança de matrícula para nova rede, já autorizada nos termos do artigo 9.º deste regulamento.

§ 1.º As peças desenhadas ou escritas a que se refere este artigo deverão ser sempre, e obrigatoriamente, assinadas por um engenheiro mecânico.

§ 2.º Sempre que se trate de vagões destinados a serviços especiais, tais como transporte de óleos ou outros produtos inflamáveis ou explosivos, vagões frigoríficos, etc., deverá essa circunstância ser mencionada claramente no requerimento em que se peça a matrícula e anotada na inscrição dos desenhos a que se refere o corpo deste artigo.

Art. 3.º A respectiva empresa deve transmitir o pedido, devidamente informado e documentado, à Direcção Geral de Caminhos de Ferro, a qual, por sua vez, procederá ao exame fiscal dos vagões propostos e resolverá sobre a matrícula.

Só depois de comunicada oficialmente a autorização por parte daquela Direcção Geral, poderá a empresa proceder à matrícula, do que dará imediato conhecimento à mesma Direcção Geral, para efeitos de registo.

Art. 4.º Tratando-se de vagões a construir, a sua construção só poderá iniciar-se depois da aprovação do respectivo projecto pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

§ único. Os projectos a que se refere este artigo deverão ser sempre, e obrigatoriamente, elaborados e assinados por um engenheiro mecânico.

Art. 5.º Tanto para os vagões a construir, como para os já construídos, a empresa e a Direcção Geral de Caminhos de Ferro poderão impor as modificações julgadas necessárias para que os vagões a matricular ofereçam todas as condições técnicas de segurança exigidas por este regulamento e para que as suas características obedeam às prescrições do material unificado, no que interessa especialmente aos caminhos de ferro portugueses.

Art. 6.º As empresas de caminhos de ferro, por iniciativa própria ou por indicação expressa da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, poderão suspender a licença de circulação, totalmente ou em determinadas categorias de combóios, aos vagões que revelem defeitos ou deficiências que reduzam ou limitem as garantias de segurança, emquanto tais defeitos ou deficiências não forem devidamente reparados ou feitas as modificações julgadas necessárias para que não sofra risco a circulação dos combóios de cuja composição esses vagões possam vir a fazer parte.

Art. 7.º Não poderão efectuar-se transformações ou modificações em vagões particulares sem prévia autorização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, à qual serão presentes os projectos respectivos, acompanhados do parecer da empresa.

Art. 8.º Para manter permanentemente em dia o registo de vagões particulares da Direcção Geral de Caminhos de Ferro, as empresas fornecerão àquela entidade todos os elementos necessários e dar-lhe-ão conhecimento imediato de todas as alterações que se verifiquem no efectivo dos vagões particulares matriculados na sua rede, qualquer que seja a causa ou origem dessa alteração.

§ 1.º Os proprietários de vagões particulares não os poderão demolir sem prévia autorização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro. A autorização não poderá ser concedida sem que a Direcção Geral tenha mandado proceder a exame dos vagões pelos seus funcionários técnicos, que deverão lavrar o respectivo auto e apresentá-lo com o seu relatório e parecer.

§ 2.º A Direcção Geral de Caminhos de Ferro poderá mandar proceder à demolição dos vagões particulares que, depois do exame levado a efeito pelos funcionários técnicos, se verificar não estarem em condições, não só de poderem continuar a circular, como também de merecerem qualquer reparação. Do resultado desse exame se lavrará o competente auto, que será apresentado com o relatório e parecer do respectivo funcionário técnico.

§ 3.º Os vagões demolidos ou que sofram avarias irreparáveis em desastre só poderão ser abatidos ao efectivo depois do exame e nas condições dos parágrafos anteriores.

Art. 9.º Os proprietários de vagões particulares matriculados em qualquer rede ferroviária só poderão fazer mudança de matrícula dos seus vagões, para outra rede, mediante autorização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

CAPITULO II

Condições técnicas de admissão à circulação

Art. 10.º A construção, características e dimensões relativas das diferentes partes e órgãos dos vagões particulares deverão obedecer às prescrições técnicas da Conferência de Berna para Unificação do Material de Caminhos de Ferro, na parte que é aplicável ao material destinado a circular nas linhas portuguesas, e ao que dispõe o presente regulamento.

Art. 11.º As respectivas empresas ferroviárias compete verificar se o material proposto a matrícula se inscreve nos *gabarits* das redes portuguesas, o que deverá constar da informação a que se refere o artigo 3.º

Art. 12.º O peso total de cada vagão de dois eixos montados, quando carregado, não poderá exceder 25 toneladas nas linhas de via larga e 18 nas de via reduzida. O peso por metro corrente do seu comprimento total, medido entre as faces exteriores das bombas de choque, não poderá ser superior a 3:000 quilogramas.

§ único. A Direcção Geral de Caminhos de Ferro, sob parecer favorável da respectiva empresa, poderá, em casos justificados e sem prejuízo da segurança da circulação, autorizar pesos superiores aos previstos neste artigo.

Art. 13.º O afastamento de eixos em vagões de dois eixos de via larga não deve ser inferior a 3^m,500. Para vagões montados sobre *bogies*, o afastamento mínimo de dois eixos do mesmo *bogie* é de 1^m,800. Nos *bogies* de via reduzida o afastamento mínimo será de 1^m,200.

§ único. A relação entre o afastamento de eixos extremos e o comprimento total, incluídas as bombas de choque, nos vagões de dois eixos, não deve ser inferior a 0,4, isto é,

$$\frac{\text{Distância de eixos extremos}}{\text{Comprimento total}} \geq 0,4.$$

Art. 14.º A suspensão dos vagões de dois eixos será do tipo de brincos ou manilhas, com molas de olhal de lâminas paralelas.

Art. 15.º Os eixos montados terão rodas de centro cheio, devendo os aros ter as dimensões e perfis regulamentares da empresa matriculadora. São admitidas rodas monobloco em aço endurecido ou de tipo americano em ferro fundido regelado *chilled cast iron*.

As dimensões dos moentes serão proporcionadas às cargas máximas e velocidades admissíveis, partindo, para eixos novos, de um trabalho de metal dos moentes igual a 5^{kg}/mm², quando circulem em pequena velocidade, e 3^{kg},5 a 4 quilogramas, quando tenham de circular em combóios de passageiros.

Para moentes de eixos usados, aqueles números serão reduzidos de 1,5 a 2 por cento por cada ano de trabalho, a partir do 10.º ano de entrada em serviço.

Para ser mantida uma boa lubrificação e garantir os moentes contra aquecimento, a pressão por centímetro quadrado sobre a superfície do moente, em contacto com a chumaceira ($0,85 \times c \times d$, em que c e d são, respectivamente, o comprimento e o diâmetro do moente), não deverá ser superior a 25 a 30 quilogramas, para os vagões circulando em combóios de pequena velocidade, e 15 a 25 quilogramas, quando circulem em combóios de passageiros. Os números máximos indicados entendem-se no limite de gasto dos moentes, o qual não poderá exceder 10 por cento do diâmetro primitivo.

§ único. Para eixos fabricados com aços especiais ou para os que trabalham em rolamentos de esferas ou de rolos, ou ainda em outros casos devidamente justificados, aqueles números poderão ser alterados, por proposta da respectiva empresa, com autorização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 16.º A altura de tamponagem, medida do nível de cabeça do carril ao centro dos pratos das bombas de choque, será

$$\begin{aligned} &1^m,04 \text{ a } 1^m,06 \text{ com vagão vazio;} \\ &0^m,94 \text{ a } 0^m,95 \text{ com vagão carregado.} \end{aligned}$$

O afastamento das bombas de choque, medido de centro a centro dos pratos, será de 2 metros.

Art. 17.º O tipo dos aparelhos de choque e tracção será o indicado ou admitido pela respectiva empresa. As secções das diversas peças componentes dos engates serão as prescritas pela Conferência de Berna para a Unificação do Material dos Caminhos de Ferro.

Art. 18.º A Direcção Geral de Caminhos de Ferro ou as empresas poderão exigir que, por cada grupo de determinado número de vagões do mesmo proprietário, um seja munido de freio de parafuso manobrável de dentro de uma guarita. Essa guarita deverá ter as dimensões e estrutura convenientes para abrigar o guarda-freio e protegê-lo contra as faúlhas da locomotiva e contra as intempéries.

§ 1.º A aparelhagem e transmissões do freio deverão ser tais que, quando manobradas, se exerça uma pressão uniforme sobre os cepos. Um esforço de 50 quilogramas aplicado no volante ou manivela de manobra deve produzir sobre os cepos uma pressão igual a 0,60 ($t+c$), sendo t e c respectivamente a tara e a carga máxima do vagão.

§ 2.º As quatro rodas de cada vagão de dois eixos e, pelo menos, as de um *bogie* dos vagões deste tipo serão frenadas com dois cepos cada uma.

§ 3.º Todos os vagões particulares devem ter tubo de intercomunicação e ligações para freio de vácuo do tipo adoptado pela empresa. A Direcção Geral de Caminhos de Ferro ou aquela poderão exigir que em cada grupo de um determinado número de vagões pertencentes ao mesmo proprietário, destinados a circular normalmente ou periodicamente em combóios de passageiros, um seja equipado com freio de vácuo.

Art. 19.º As caixas de lubrificação serão dos tipos adoptados pela empresa ou autorizados por ela.

CAPÍTULO III

Pintura e inscrições

Art. 20.º As caixas dos vagões particulares serão pintadas, empregando-se as côres que os seus proprietários preferirem, mas estas, bem como quaisquer dísticos, desenhos ou reclamos permitidos, nos termos do § 2.º do artigo 21.º, serão sempre indicados e especificados nos respectivos desenhos e documentos de que trata o artigo 2.º, e sujeitos a aprovação da Direcção Geral de Caminhos de Ferro.

Art. 21.º Os vagões deverão ter as seguintes inscrições bem visíveis e patentes, todas pintadas a branco, excepto o nome do proprietário, que pode ser pintado de outra qualquer côr:

1.º Nos dois lados da caixa (ou do reservatório nos vagões-tanques):

a) Nome do proprietário ou suas iniciais e as da empresa matriculadora; número de ordem e letra de série e nome da estação escolhida para sede do vagão;

b) A tara (pêso em vazio), expressa em quilogramas;

c) A carga normal e a carga máxima, expressas em toneladas;

d) A lotação ou capacidade máxima do reservatório, expressa em litros, para os vagões-tanques ou reservatórios; a superfície total dos pisos, expressa em metros quadrados, para os vagões-jaulas;

2.º Nas duas longarinas exteriores do leito:

a) Ao centro, as iniciais da empresa, a letra da série e o número de ordem do vagão;

b) No lado esquerdo de cada longarina, próximo dos topos, a indicação da última reparação (reparação de conservação ou grande reparação), oficina onde foi efectuada e data (número de ordem do mês e ano);

c) No lado direito de cada longarina, próximo dos topos, a indicação do último levante periódico ou accidental, oficina ou local onde foi efectuado e data respectiva;

d) As caixas de lubrificação serão numeradas, inscrevendo-se os números respectivos nas longarinas, na vertical do eixo de cada caixa. A ordem de numeração será a adoptada na Conferência de Berna, conforme os *croquis* que vão no final d'êste regulamento.

§ 1.º Os tipos e tamanhos das letras destas inscrições, excepto a que se refere ao nome do proprietário ou suas iniciais, serão os usados normalmente no material da respectiva empresa e aplicar-se-ão nas diferentes partes do vagão, conforme a empresa usar no seu material.

§ 2.º Além das inscrições indicadas anteriormente, as quais são obrigatórias, podem os proprietários de vagões particulares fazer pintar reclamos ou dísticos indicadores da sua utilização ou de prevenção para o público, ou outros, mas de modo que não impeçam ou dificultem a visibilidade, nem confundam a leitura das inscrições obrigatórias.

CAPÍTULO IV

Conservação e reparação dos vagões particulares

Art. 22.º As empresas tomam a seu cargo a lubrificação dos vagões particulares, ficando responsáveis pelas avarias ou danos provenientes da sua falta ou deficiência.

Art. 23.º A conservação dos vagões incumbe inteiramente aos seus proprietários e compreende:

a) Levantes periódicos;

b) Pequenas reparações;

c) Reparções de conservação;

d) Grandes reparações.

Os levantes por aquecimentos accidentais por falta de lubrificação serão de conta da empresa, que tem também o encargo de, quando uma avaria se dê em trânsito, preparar o vagão para seguir até ao local onde possa efectuar-se a reparação definitiva, podendo neste caso cobrar do proprietário a importância do seu custo.

A oportunidade de se proceder a qualquer das reparações enunciadas acima será determinada pela empresa ou pela Direcção Geral de Caminhos de Ferro se o proprietário não tomar a iniciativa de proceder a elas antes de ser intimado a fazê-lo.

§ único. Se, decorrido o prazo marcado para se iniciar a reparação, o proprietário não a fizer, a empresa tomará as medidas necessárias para impedir a circulação do vagão.

Art. 24.º Sempre que um vagão seja retirado da circulação para sofrer alguma das reparações previstas nas alíneas c) ou d) do artigo anterior, não poderá entrar novamente em serviço sem autorização da Direcção Geral de Caminhos de Ferro. Para isso, o proprietário pedirá à empresa que promova o respectivo exame fiscal, indicando o local onde se encontra o vagão e enunciando pormenorizadamente quais as reparações executadas.

§ único. Os funcionários técnicos da fiscalização terão entrada livre e permanente nas oficinas ou locais onde se estiver procedendo a reparações, transformações ou construção de vagões particulares, para o que o proprietário se assegurará oportunamente da necessária autorização.

CAPÍTULO V

Disposições gerais e transitórias

Art. 25.º Toda a correspondência entre os proprietários de vagões particulares e a Direcção Geral de Caminhos de Ferro será feita por intermédio da respectiva empresa.

Art. 26.º Aos vagões particulares autorizados a circular à data de entrada em vigor do presente regulamento, ou aos que estejam em estado adiantado de construção, conforme projecto aprovado nos termos do artigo 4.º, não são exigíveis as prescrições contidas nos artigos 10.º, 12.º, 13.º e seu § único, 14.º, 17.º e §§ 2.º e 3.º do artigo 18.º, devendo, porém, os proprietários proceder às modificações necessárias de modo a satisfazer, tanto quanto possível, a essas prescrições logo que o vagão sofra grande reparação ou transformação do seu tipo ou série.

§ 1.º A Direcção Geral de Caminhos de Ferro, conformando-se com alegações devidamente justificadas por caso de força maior ou circunstâncias anormais que impeçam ou dificultem a execução das modificações previstas neste artigo, poderá, a título excepcional, autorizar o seu adiamento, total ou parcialmente, até que cessem aquelas causas, desde que a sua não execução não ponha em risco a segurança da circulação.

§ 2.º A isenção das prescrições relativas às condições técnicas de admissão, incluídas nos artigos e parágrafos citados no corpo d'êste artigo, não dispensa o cumprimento da obrigação de matrícula de todos os vagões particulares existentes à data da entrada em vigor d'êste regulamento, nos termos e segundo os trâmites previstos nos artigos 2.º, 3.º, 4.º e seus respectivos parágrafos, para efeito do registo a que se refere o artigo 8.º

§ 3.º A Direcção Geral de Caminhos de Ferro poderá fazer depender a sua resolução de exame prévio dos vagões para os quais seja pedida a isenção de que tratam os §§ 1.º e 2.º, sempre que o julgue conveniente.

Art. 27.º Os vagões particulares matriculados em Espanha poderão circular em Portugal nos termos das tarifas em vigor e dos convénios celebrados entre a respectiva empresa espanhola e as empresas ferroviárias portuguesas, desde que se estabeleça reciprocidade para a circulação em Espanha, em idênticas condições, de vagões particulares matriculados em linhas portuguesas.

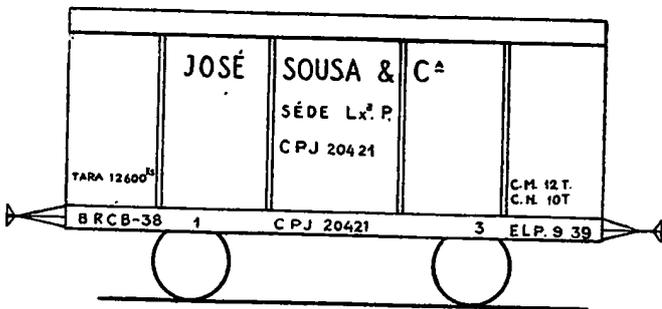
Art. 28.º O Governo reserva-se o direito de requisitar e utilizar os vagões de propriedade particular, em caso de mobilização, para transportes militares, nos termos e condições em que pode proceder nas mesmas circunstâncias com o material das empresas de caminhos de ferro, conforme o estipulado nos contratos de concessão e o que consta da legislação militar respectiva.

Art. 29.º O presente regulamento anula e substitue as condições 10.ª, 12.ª, 13.ª, 14.ª, 15.ª (primeiro e terceiro períodos), 16.ª e primeiro período da 17.ª da tarifa especial A de grande e pequena velocidade, de 1922, mantendo-se em vigor todas as demais disposições da mesma tarifa e seus aditamentos n.ºs 1 e 2.

Art. 30.º Das decisões da Direcção Geral de Caminhos de Ferro na execução deste regulamento cabe recurso para o Ministro das Obras Públicas e Comunicações.

Ministério das Obras Públicas e Comunicações, 21 de Julho de 1941. — O Ministro das Obras Públicas e Comunicações, *Duarte Pacheco*.

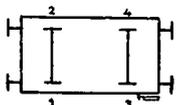
Esquema da distribuição das inscrições num vagão particular fechado



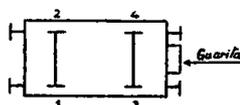
Numeração das caixas de lubrificação

Vagões de dois eixos

Vagão de freio de mão ou sem freio

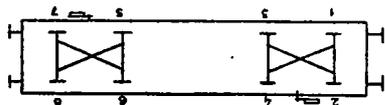


Vagão de freio de guarita

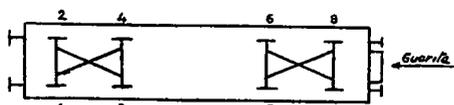


Vagões de «bogies»

Vagão sem freio ou com freio de mão



Vagão com freio de guarita



Administração Geral do Porto de Lisboa

Declara-se que, por despacho de S. Ex.ª o Sub-Secretário de Estado das Obras Públicas e Comunicações de

16 do corrente, foi autorizada a antecipação dos duodécimos da verba orçamental da rubrica «Automóveis» da alínea a) «Veículos com motor» do n.º 2) «De semoventes» do artigo 7.º «Despesas de conservação e aproveitamento do material» do orçamento de despesas privativo da Administração Geral do Porto de Lisboa do corrente ano económico.

Administração Geral do Porto de Lisboa, 16 de Julho de 1941.— O Administrador Geral, *Salvador de Sá Novaqueira*.

MINISTÉRIO DAS COLÓNIAS

Direcção Geral de Administração Política e Civil

Portaria n.º 9:840

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Colónias, nos termos do artigo 91.º da Carta Orgânica do Império Colonial, que se execute em todo o território do Império o decreto-lei n.º 30:384, de 18 do Abril de 1940, com as seguintes modificações:

I. — Os avisos serão expedidos pelo correio pelo sistema de avença ou análogo, sem necessidade de qualquer depósito ou caução por parte dos tribunais.

II. — Nos respectivos processos contar-se-á a favor do Estado, e como receita sua, o custo do porte normal e registo de um bilhete postal e bem assim o do porte e registo do recibo do aviso-notificação.

Para ser publicada no «Boletim Oficial» de todas as colónias.

Ministério das Colónias, 21 de Julho de 1941.— O Ministro das Colónias, *Francisco José Vieira Machado*.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Gabinete do Ministro

Decreto-lei n.º 31:410

Lavra alguma confusão no mercado das lãs, determinada, essencialmente, pelos factores seguintes: elevação dos preços das lãs estrangeiras e a contingência de não ser possível um reabastecimento regular; desejo de tirar partido das circunstâncias para fazer lucros que, de certo limite em diante, não podem consentir-se, por serem ilegítimos. Convém examinar as cousas à luz da razão para esclarecimento e orientação dos interessados.

1. Alguns industriais precipitaram-se nas compras ou encomendas de lãs nacionais porque, reputando-as insuficientes para as necessidades do consumo ou considerando aleatória a importação, pretendem, sem olhar a preços, assegurar a laboração das fábricas e até mesmo constituir reservas para o futuro. O Governo cuida que, apesar das dificuldades trazidas pela guerra, se poderá adquirir e transportar o que seja necessário para preenchimento do nosso deficit de lãs.

Suponhamos, porém, que assim não era. A solução mais conforme ao bem comum não estava em cada um avolumar as suas existências, tornando mais precária a situação dos outros, mas em se repartir a matéria prima segundo uma regra de equidade e sem encarecimento injustificável.