

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.

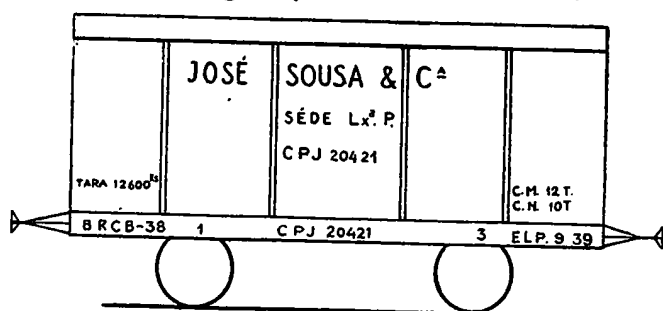
Art. 28.º O Governo reserva-se o direito de requisitar e utilizar os vagões de propriedade particular, em caso de mobilização, para transportes militares, nos termos e condições em que pode proceder nas mesmas circunstâncias com o material das empresas de caminhos de ferro, conforme o estipulado nos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

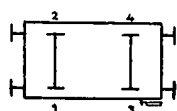
Esquema da distribuição das inscrições num vagão particular fechado



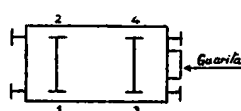
Numeração das caixas de lubrificação

Vagões de dois eixos

Vagão de freio de mão ou sem freio

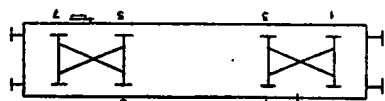


Vagão de freio de guarita

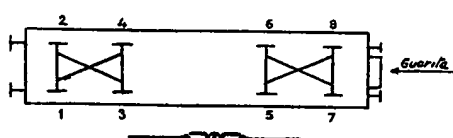


Vagões de «bogies»

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 Noqueira*.

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 de 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 bilheto 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

Cabinete 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.