

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 13 de maio de 1892, do Ministerio das Obras Publicas

Proprietario director: **L. DE MENDONÇA E COSTA**—Engenheiro consultor: **C. XAVIER CORDEIRO**  
Redactores: em Madrid, **D. Juan de Bona**; Em Bruxellas, **Alb. Urban**, Engenheiro

REDACÇÃO—Conde Barão, 91—LISBOA

## Aviso importante

Não comportando as dimensões da nossa Gazeta a reprodução, na Parte Official dos decretos n.º 6 e 7 de 1 de dezembro, relativos, o primeiro, á Organização dos Serviços nas Direcções dos Caminhos de ferro explorados pelo Estado, e o segundo sobre Organização dos serviços fiscaes de exploração, conseguimos dar aos nossos assignantes, aos quaes estes assumptos interessam, a edição official de cada um d'estes decretos, como já em tempo fizemos com respeito á reorganização de 1891.

Mas como o numero de exemplares que, para este fim, nos foram concedidos pelo Ministerio das Obras Publicas é bastante restricto, não chegando para todos os nossos subscritores, rogamos aquelles que desejem possuir esta edição official se sirvam requisital-a por escripto a esta Redacção, e pedimos a todos que por taes assumptos não se interessam, nos obsequiem, prescindindo d'esses folhetos em favor dos primeiros.

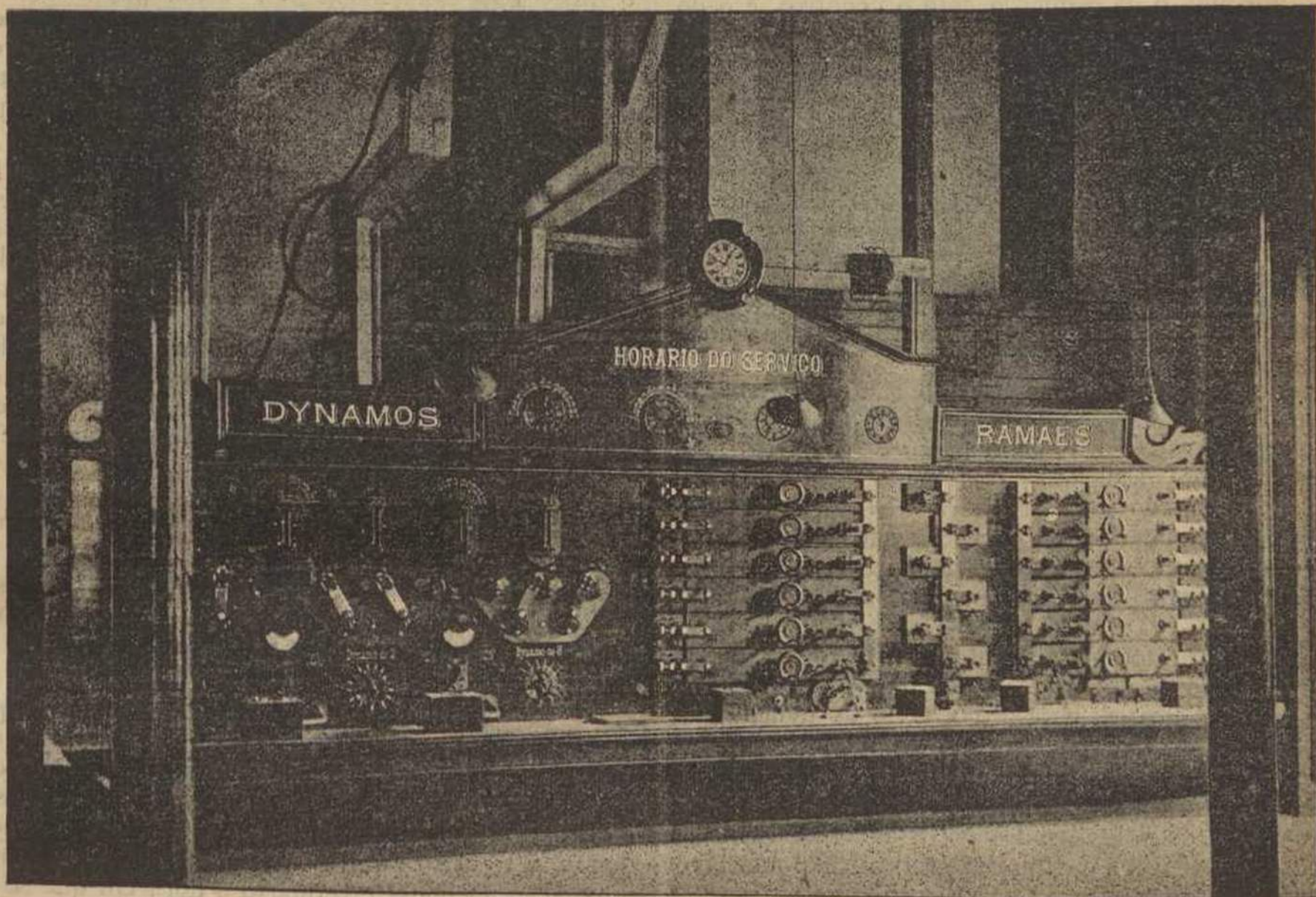
O decreto n.º 6 está já em nosso poder, e breve esperamos ter igualmente o n.º 7.

## SUMMARIO

Installação da luz electrica na cidade do Porto (illustrado).  
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.  
Parte Official.— Portarias de 11, 17, 18 e 20 de fevereiro.  
A rede secundaria de Hespanha.  
As caixas de reformas e de soccorros das companhias francezas.  
Nova companhia dos ascensores mecanicos de Lisboa.  
Assemblea da Companhia Nacional.  
Carteira dos Accionistas.  
Boletins financeiros — de Lisboa, por J. F. e de Paris por G. Pessard.  
Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.  
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.  
Horario da partida e chegada dos comboios.  
Congresso dos caminhos de ferro em S. Petersburgo, (conclusão).  
Patentes de invenção.  
Linha portuguezas. — Ascensores de Lisboa — Passagens de nivel — Mormugão —  
Pungue — Venda de tabacos — Caminhos de ferro Africanos.  
Linha Hespanholas — O Directo — Noguera Pallareza — Linares a Almeria — Li-  
nhas mineiras — Martorell a Igualada — Plasencia a Astorga.  
Linha estrangeiras. — Inglaterra. — Africa — Estados-Unidos.  
As locomotivas electricas nos Estados-Unidos.  
Nova sociedade.  
Mercado de Metaes  
Arrematações  
Agencias recommendadas.  
Agenda do viajante.  
Annuncios.

## A installação da luz electrica na cidade do Porto

(Concluido do n.º 123)



Installação de luz electrica no Porto. Fig. 3—Mesa de contactos

A mesa que reproduzimos na figura n.º 3, é um primor de trabalho, justamente admirado por todos que a teem visto, não só pela sua bella e solida construcção, como pelo seu superior acabamento. Podemos affi-  
tamente dizer que esta peça por si só vale perto de dez contos de réis.



A sua construção é, em todos os detalhes, completamente nova no seu systema, tornando-se merecedor dos mais altos elogios o seu constructor o sr. Baerlein, bem como a Fabrica Central, que assim provou estar á altura das melhores officinas do estrangeiro. Póde-se considerar esta peça como uma gloria para a industria nacional.

Olhando para a nossa illustração do lado esquerdo, sob o titulo de *Dinamos*, vemos collocados os contactos principaes, para ligar ou desligar inteiramente qualquer dos dynamos, e os que servem para deixar passar a corrente electrica pelos amperemetros, collocados na taboa da mesa. D'esta maneira, sem fazer qualquer differença ao serviço, são continuamente, ou de tempos a tempos, medidas as correntes electricas, que são distribuidas para o consumo.

Por baixo d'estes contactos ha um outro genero d'elles, para poder ligar qualquer dos dynamos com qualquer dos cabos. Torna-se necessario explicar aqui que o systema de distribuição empregado é o vulgarmente conhecido pelos nome de *tres arames*. Em lugar de empregar um só par de cabos e uma tenção electrica de cem volts, e ligação das lampadas de incandescencia em parallellos simples, é usada a tenção de 200 volts, sendo sempre ligadas duas lampadas de 100 volts em série, mas havendo entre ellas um terceiro cabo, chamado *cabo balanço*, pelo qual passa apenas a differença de corrente entre os diversos ramaes ou subdivisores, para equilibrar essa differença.

Este systema de distribuição economisa quasi 56 % da quantidade de cabo empregado, e, graças aos contactos a que nos referimos, de modo nenhum complica o systema de trabalho, pois, como se vê pela illustração, cada um d'estes contactos tem 5 pontos differentes de ligação: os dois inferiores ligam com os terminaes do dynamo, um com o positivo, outro com o negativo; enquanto aos tres superiores, ligam, o da direita com o positivo, o da esquerda com o negativo, e o do meio com o cabo balanço.

Agora, como a illustração apresenta, está o dynamo n.º 3, o do lado esquerdo, inteiramente desligado; o do dynamo n.º 2 ligado com o cabo negativo e o cabo balanço, enquanto o do dynamo n.º 1 está ligado com o cabo positivo e o cabo balanço.

E' pena que a disposição da casa não permittisse tirar a photographia mostrando tambem as ligações para os restantes dynamos, mas o que descrevemos representa perfeitamente o systema, sendo o restante apenas uma repetição do que descrevemos em relação aos dynamos n.ºs 1 e 2.

Suppondo que se quer alterar inteiramente a posição que descrevemos, isto é, que se quer ligar o dynamo n.º 3 com o cabo positivo e o cabo balanço, (dynamo este que até aqui era desligado), o dynamo n.º 1, que até agora estava ligado com o cabo positivo e cabo balanço, passa a ser ligado com o cabo negativo e cabo balanço, e o dynamo n.º 2 fica desligado d'este jogo, quer seja para paragem, quer para ser applicado a qualquer outro serviço.

O machinista tem o seguinte movimento a fazer: mudar o contacto de cinco pontos da posição central, que a gravura mostra, para a direita; o do dynamo n.º 1, da direita para a esquerda; desligar depois o contacto geral superior do dynamo n.º 2, fazendo-se tudo isto em menos de meio minuto. Os contactos de 5 pontos tem os seus pólos ligados por isoladores, de modo tal que é impossivel o machinista praticar qualquer erro na manobra.

Por baixo d'estes contactos ha os voltmetros, com os seus respectivos contactos, collocados sob cada appa-

relho, e mais para baixo ainda os contactos de ligação para o *Shunt* dos magnetes dos dynamos. Tudo isto é collocado de modo tal que sempre cada dynamo tem todos os seusapparelhos na mesma linha vertical para que o encarregado não se possa enganar, nem precise sair do seu logar para fazer toda e qualquer operação que possa ser desejada.

Dos contactos principaes assim de criptos passa a corrente electrica para o lado dos ramaes, lado direito da nossa illustração, que é dividida nos tres corpos que os tres conductores necessitam; o do lado direito é para os cabos positivos, o do meio para o cabo balanço, e o da esquerda para os cabos negativos. Visto que o cabo balanço nenhum ajustamento necessita, estão ali providos apenas os contactos de segurança e uma simples ligação para servir aos instrumentos de medição. O lado positivo e negativo são identicos no seu genero e consistem, primeiro, em um contacto de segurança, depois no contacto de ligar ou desligar qualquer dos ramaes, e finalmente no contacto de regulação d'este ultimo, muito importante. Nada mais se vê na frente da mesa do que rodas de regulação e os indicadores, sendo o restante na parte posterior, mas facilmente accessivel, pois por detraz d'ella ha espaço bastante para um bom numero de operarios poder trabalhar no caso de uma reparação accidental, e mesmo cada um d'estes contactos de regulação póde ser desligado e tirado inteiramente do seu logar caso isto se deseje.

Estes referidos contactos empregam-se só quando ha um desequilibrio grande entre o consumo de corrente do lado positivo e do lado negativo dos cabos; cada um d'elles é construido para uma corrente de 100 amperes, tem 12 variações constituídas por resistencias de cabo *platinoid*, e na frente um simples indicador que mostra em que ponto está o contacto electrico.

Ao lado d'estes contactos ha ainda pára-raios magneticos para cada cabo, para evitar que a electricidade atmospherica, caso passe por qualquer dos cabos das ruas, possa damnificar, quer as casas a que é fornecida a luz electrica, quer os apparelhos da estação, desviando esses pára-raios a electricidade atmospherica para a terra.

Os referidos pára-raios são baseados no facto da corrente constante, que os dynamos fornecem, ser de relativamente pequena tenção electrica, não podendo formar arco entre a chapa ligada com o cabo e a ligada com a terra, as quaes estão affastadas uma da outra 3 millimetros, mas prevendo que uma corrente de alta tenção, como a da electricidade atmospherica, fórma este arco em lugar de passar pela bobine do dynamo que á sua passagem offerece uma grande resistencia. Ao mesmo tempo estão providos de um magnete que, logo que tem passado a corrente electrica, apaga o arco assim formado, desviando-o do ponto de maior aproximação das chapas, as quaes são de forma hyperbolica.

Na parte inferior, do mesmo lado ainda, ha dois contactos de 12 pontos cada um, para os voltmetros, de modo que se póde medir a tenção electrica em cada um dos ramaes independentemente.

No centro da mesa e na parte superior ha quatro mostradores e um relógio dando aos empregados da casa a indicação das horas do serviço, indicando o primeiro mostrador a hora fixa para entrada do pessoal, o segundo a hora em que tem de se accender as caldeiras, o terceiro a hora em que se deve começar a iluminação da noite, e o quarto a hora em que se deve apagar a iluminação de avença. Este ultimo mostrador é necessario porque a companhia fornece luz a um



grande numero de consumidores por avença, com horas fixas de illuminação, e a outros por metro.

Para todos os cabos que ligam esta mesa são instalados contactos de segurança, tanto para os cabos positivos como para os negativos e de balanço, dando assim uma segurança absoluta.

Cada um dos contactos está montado sobre ardósia isolada por um processo já ha muito applicado pelo constructor e montada esta sobre a mesa que é de madeira.

Todos os contactos para ligar e desligar são do systema applicado com tanto successo pelo mesmo sr. Baerlein, isto é, um contacto elastico por inserção de chapas de amianto entre uma peça rigida e a fita delgada de cobre que estabelece o contacto.

Todos os contactos são munidos de pontas para a descarga da faísca que sempre se dá quando se desliga um cabo qualquer, evitando assim damnos nas faces dos contactos.

Os manipululos são todos de ebonite polida, encobrimdo todas as peças metallicas para evitar qualquer choque ao operador.

Não só todos os contactos, como todos os cabos importantes, no interior da casa da machina, indicam á primeira vista, pela côr do seu isolamento ou pintura, o pólo a que pertencem, sendo adoptada em todo o estabelecimento a côr encarnada para o pólo positivo, a azul para o negativo, a amarella para os cabos balanço e correspondentes contactos; esta uniformidade de distincção é levada até o menor detalhe, o que simplifica bastante o serviço, e serve de guia ao proprio operario, ainda o menos versado.

Para o primeiro andar, onde existe uma esplendida sala para serviço do engenheiro, ha uma escada que fica situada ao lado da mesa dos contactos que acima descrevemos.

N'esta sala encontram-se os mais finos instrumentos de verificação de que a fig. 4 mostra uma pequena par-

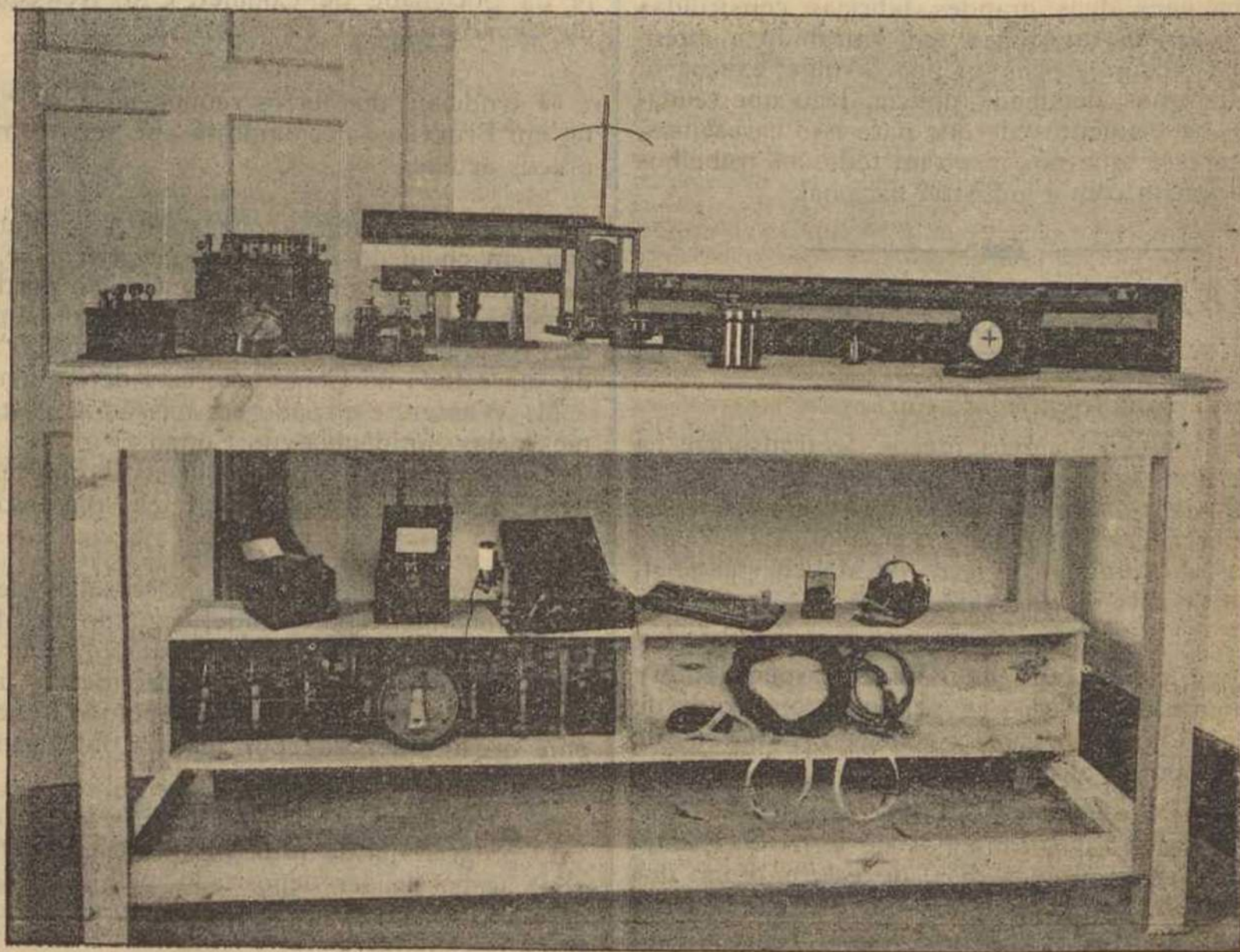


Fig. 4—Instrumentos de verificação

te, taes como galvanometros de reflexão, escala, descarregadores, condensadores, ponto de Wheatstone, galvanometro estatico, galvanometro amperemetros, voltmetros portateis, manometros padrões, indicador para machina a vapor, planimetro, conta-revoluções, etc.

Os depositos conteem material de todo o genero para serviço da empresa, e a sala das reparações está provida das ferramentas mais necessárias para qualquer reparação de momento.

Os cabos são em parte subterraneos e em parte aereos, sendo aquelles, em toda a extensão da rua de Santo Antonio, collocados em tubos de grés com gran-

des caixas de inspecção. Emquanto aos aereos são presos a isoladores fixos nas paredes dos edificios.

A companhia fornece luz n'uma area bastante consideravel illuminando theatro, estabelecimentos, casas particulares, hoteis, etc., nas ruas de Santa Catharina, Alexandre Herculano, Santo Antonio, Formosa, Sá da Bandeira, Praça de D. Pedro, ruas dos Clerigos, Flôres, etc.

Não podemos entrar nos detalhes meudos de distribuição, que, apesar de ser interessante, nos levaria demasiado longe; o que porém não podemos é deixar de patentear aqui a nossa favoravel opinião sobre a obra executada, pela solidez, intelligente construcção e optima execução de toda ella.



N'um artigo do jornal de Londres, *Electrical Plant*, vem escripto sobre este assumpto o que passamos a transcrever:

«A estação tem estado a trabalhar desde maio de 1887 sendo por consequencia de uma data mais antiga do que a maioria das estações inglezas. O facto do seu continuado successo e popularidade é uma prova da cuidadosa concepção e efficaz execução.

«Logo á entrada recebe-se a impressão de solidez. «Tudo no local apparece bem feito, mostrando a mão de abalisado engenheiro electrico, etc.....»

Effectivamente teve o constructor boa occasião de mostrar a sua aptidão, tornando-se digno dos maiores elogios, não só por ter estabelecido entre nós a primeira instalação, em ponto grande, d'este genero, mas principalmente por ter sabido vencer todas as difficuldades, e ter creado entre nós uma obra modello para o nosso paiz, a ponto de ser conceituada no estrangeiro como tal.

Além da obra descripta, outras muito importantes tem o sr. F. Baerlein executado no nosso paiz, sendo as principaes duas grandes fabricas construidas pelo mesmo senhor, as quaes tem attrahido a attenção entre os technicos pela sua pouca vulgar execução.

D'ellas daremos detalhada noticia, logo que reunamos todos os elementos de que para isso carecemos, com o interesse que nos inspiram todos os trabalhos que se relacionam com a industria nacional.

## A nossa carta da Belgica

*Bruxellas, 15 de fevereiro de 1893.*

Foram introduzidos novos preços de transporte na tarifa directa anglo-belga, via Antuerpia, do 1.º d'agosto de 1889, com a estação de Grimsby, e applicaveis a certas mercadorias expeditas d'aquella estação para certas gares do caminho de ferro de Manchester Sheffield e Lincolnshire ou vice-versa.

Parece que a Sociedade de Baume-Marpent obteve definitivamente do governo egypcio a encomenda de 500 wagons, de que o nosso collega *L'Industrie*, de Bruxellas, fallou o outro dia.

A administração dos caminhos de ferro do Estado teve, n'um d'estes ultimos dias, de *vehicular* um dos mais singulares transportes que se teem effectuado nas suas linhas. Tratava-se de um wagon fechado, em grande velocidade, sellado, de 10 toneladas, vindo de Salzburg, com destino a Tournai. A carta de porte declarava que se tratava d'um transporte de cadaver. Em realidade, o wagon não continha corpo algum de homem ou de mulher, mas um simples cadaver de cão, cuidadosamente empacotado em uma caixa! A expedição custou mil quatrocentos vinte e sete francos e alguns centimos. *Sejamos prodigos!* como dizia Berlioz. *Sejamos prodigos!*

No 1.º d'este mez teve lugar em Antuerpia a primeira venda trimestral, d'este anno, de marfim. O resultado foi mais satisfactorio do que se esperava.

Cerca de 31:000 kilog. Congo e 1:000 kilog. Zambesia foram postos em leilão. Os preços estão em baixa de 5 % sobre os da ultima subhasta, excepto para os den-

tes de boa qualidade, que foram adjudicados a preços mais firmes.

Em 31 de dezembro de 1892 contavam-se em Ostende 198 chalupas de pesca, das quaes sete a vapor, e 95 canoas de pesca nas aguas territoriaes; em Antuerpia 4 chalupas á vela e uma a vapor; em Blankenberghe 50 chalupas; em La Panne 59; em Nieuport 6; em Coscyde 27; em Oostduinkerke 25.

A marinha mercante belga comportava, na mesma data, 46 vapores e 3 escunas em Antuerpia, 2 cutters em Ostende, 1 vapor e 1 cutter em Nieuport.

Durante o primeiro mez do anno de 1893 entraram no porto de Gand 67 navios com 37:289 toneladas metricas; este total faz uma differença para menos, comparado com o anno anterior, mesmo periodo, de 19 navios e 1:530 toneladas.

O comité do syndicato da Bolsa dos Metaes nomeou presidentes do syndicato M. Maroquin, director gerente da Sociedade de Couillet, e M. Kelecom, director do *Charbonnage de La Concorde*.

O syndicato dos ferros reuniu, no dia 1.º do corrente, em Bruxellas, decidindo-se que seriam mantidos os preços actuaes.

O nosso sympathico collega, M. A. J. Wanters, redactor em chefe do *Mouvement géographique*, e secretario geral das Companhias do Congo, partiu em 6 do corrente mez para a Africa; embarcou em Bordeus, em 10, a bordo do *Ville de Pernambuco*. A duração da sua estada no Congo não está determinada.

M. Wanters é enviado em missão ás costas occidentaes pelas companhias do Congo.

Como os meus outros collegas da imprensa bruxelense, desejo-lhe boa viagem e feliz regresso.

O capital da Exposição de Bruxellas de 1895 está agora totalmente preenchido, segundo me affirmam. A União syndical dos donos de cafés, restaurantes e hoteis subscreveu, em 3 do corrente mez, a ultima quarta parte que faltava, ou sejam 250:000 francos, e o comité organisador vae pôr mãos á obra, sem mais tardar.

O programma da futura Exposição de Antuerpia em 1894 acaba de ser depositado, pelo comité da Exposição, no ministerio da agricultura, da industria e dos trabalhos publicos.

Compreheende sete partes essenciaes: 1.º Agricultura e Horticultura; 2.º Industria e Commercio; 3.º Electricidade e Mechanica; 4.º Marinha, Pesca e Piscicultura; 5.º Arte militar; 6.º Bellas artes e artes industriaes; 7.º Ensino.

O ministro, M. de Bruyn, despersuadiu o comité de juntar ao programma uma 8.ª parte: Economia social.

Sobre a conferencia monetaria internacional de Bruxellas, M. Allard, director honorario do Moeda, entrevistado por um redactor do *Indépendance* declarou que, segundo a sua opinião, a conferencia monetaria se reunirá ainda em Bruxellas, provavelmente em 20 de maio proximo futuro.

A. Urban.



## Parte official

### Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

#### Direcção dos serviços de obras publicas

#### Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente o parecer da comissão encarregada de inspecção o caminho de ferro do serviço do porto de Leixões para as pedreiras de S. Gens, a fim de ser utilizado pela companhia do caminho de ferro do Porto á Povoá do Varzim, e Famalicão, no transporte de passageiros, nos termos da concessão que lhe foi feita por portaria de 16 de novembro de 1891: ha por bem auctorisar a abertura á circulação publica da referida linha, logo que estejam satisfeitas as prescripções seguintes:

1.ª O estabelecimento de cancellas e guardas na passagem das estradas ordinarias nas duas linhas ferreas americanas, que atravessam, e no cruzamento com o caminho de ferro do Porto á Povoá do Varzim e Famalicão, estabelecendo-se tambem n'este ponto um disco de signaes para a estação da Senhora da Hora;

2.ª Estabelecimento de uma linha telegraphica ao lado da linha ferrea.

O mesmo augusto senhor determina outrossim que a fiscalisação da exploração da referida via ferrea fique a cargo da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, á qual competirá a concessão da licença para a sua abertura á circulação publica, quando satisfeitas as prescripções impostas por esta portaria.

Paço, em 11 de fevereiro de 1893.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, a quem foi presente a conta de liquidação da garantia de juro apresentada pela companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Santa Comba Dão a Vizeu, relativa ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1892 (primeiro semestre do anno economico de 1892-1893):

Ha por bem, conformando-se com o parecer de 6 de fevereiro corrente do conselho superior de obras publicas e minas, approvar a referida liquidação na importancia de 31:152\$233 réis, e ordenar:

1.ª Que, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, seja paga á companhia nacional de caminhos de ferro aquella quantia de 31:152\$233 réis, importancia total do juro garantido e liquidado em relação ao primeiro semestre do anno economico de 1892-1893;

2.ª Que esta liquidação continue a considerar-se provisoria, emquanto não estiverem concluidos todos os trabalhos, e rigorosamente feita a medição da linha.

O que para os devidos effeitos se communica ao director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Paço, em 17 de fevereiro de 1893.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 9 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar, nos termos da parte do mesmo parecer, que por copia se remette com a presente portaria ao director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, o projecto, datado de 10 de dezembro e 5 de janeiro ultimos, e apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, de modificação das linhas e construcção de uma plataforma de passageiros na estação de Braço de Prata, na linha ferrea de leste.

O que se communica ao referido director fiscal para os devidos effeitos.

Paço, em 18 de fevereiro de 1893.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer de 6 do corrente mez do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem approvar o projecto, datado de 18 de outubro ultimo, das fundações dos contrafortes do tunnel de Alcantara, no caminho de ferro de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, apresentado pela companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, em cumprimento do disposto na portaria de 23 de setembro de 1892, tendo-se em attenção as indicações primeira e terceira do parecer de 15 do mesmo mez do referido anno de 1892 da extincta junta consultiva de obras publicas e minas, as quaes se remetem por copia com a presente portaria ao director da 1.ª direcção fiscal de exploração dos caminhos de ferro, para os devidos effeitos.

Paço em 18 de fevereiro de 1893.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o director da 1.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Tendo a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, concessionaria do caminho de ferro da Beira Baixa, apresentado duas contas de liquidação da garantia de juro pela exploração das duas primeiras secções da mesma linha, sendo a primeira conta relativa ao periodo de cento e dezesete dias, decorrido desde 6 de setembro a 31 de dezembro de 1891, e a segunda ao segundo semestre do anno economico de 1891-1892, decorrido de 1 de janeiro a 30 de junho de 1892; e mostrando-se das mesmas contas:

1.º Que a companhia, para calcular a importancia do juro, considerou na primeira conta a extensão da linha como sendo de 157:771<sup>m</sup>,70;

2.º Que em ambas as contas, além da importancia integral do rendimento liquido garantido, em relação aos periodos de tempo decorridos, pede ainda a importancia do deficit que diz ter tido nas despesas de exploração, calculadas pelo minimo fixado no art. 28 do contracto para a construcção do caminho de ferro da Beira Baixa de 29 de julho de 1885; mas considerando:

1.º Que para os effeitos da garantia de juro, a extensão da linha foi fixada em 157:410<sup>m</sup>,65 pela portaria de 26 de março de 1892;

2.º Que visto o disposto nos art. 27 e 28 do referido contracto, o estado só é responsavel pelo complemento do rendimento liquido annual até 5,5 por cento sobre a quantia de 35:800\$000 réis em cada kilometro de via construido, embora o rendimento da linha tenha sido inferior ás despesas de exploração, computadas no minimo de 1:000\$000 réis, pelo art. 28 do contracto citado, em vista do que tem o estado de pagar por inteiro o juro garantido:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com os pareceres da junta consultiva de obras publicas e minas de 18 de abril e 14 de novembro ultimos, e com as liquidações feitas pelo director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro, em harmonia com as bases supra, ordenar:

a) Pelo que respeita áquellas liquidações, a primeira na importancia 99:351\$135 réis e a segunda na de 154:123\$950 réis, que ellas sejam approvadas e consideradas provisorias, emquanto a referida companhia não der cumprimento ao disposto em o n.º 4 do art. 1 do contracto de 29 de julho de 1885; mas que não se pague á companhia real aquellas verbas, na importancia de réis 253:474\$950, senão depois de cumpridas as prescripções do art. 15 da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892;

b) Quanto ás liquidações futuras, que ellas sejam sempre feitas por annos economicos, organisando-se as contas por forma que a garantia de juro pedida nunca exceda o maximo 5,5 por cento sobre o numero de kilometros construidos, a razão de 35:800\$000 réis por kilometro.

O que, para os devidos effeitos, se communica ao director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Paço, em 20 de fevereiro de 1893.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Tendo a companhia nacional de caminhos de ferro, concessionaria do caminho de ferro de Foz Tua a Mirandella, apresentado a sua conta de liquidação de garantia de juro, com referencia ao periodo decorrido de 1 de julho a 31 de dezembro de 1892 (1.º semestre do anno economico de 1892-1893), e mostrando-se do mappa apresentado pelo director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro que o rendimento da referida linha, liquido de impostos, foi, durante aquelle periodo de 20:738\$374 réis, inferior em 1:590\$531,5 réis ao minimo fixado no artigo 28 do contracto de 30 de junho de 1884 para despesas de exploração; e

Considerando que n'estes termos o estado só é responsavel pelo pagamento da differença entre esta quantia e a de réis 29:611\$067,5, que representa a importancia total do juro garantido em 54\$679,55 durante seis mezes:

Ha por bem Sua Magestade El-Rei, tendo ouvido o conselho superior de obras publicas e minas, e conformando-se com a informação da 2.ª repartição da direcção de serviços de obras publicas, approvar a liquidação, elaborada pela mesma repartição, e ordenar que á referida companhia seja paga, salvas as disposições do artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, como liquidação da garantia de juro do 1.º semestre do anno economico de 1892-1893, a quantia de 28:020\$536 réis.

O que se communica ao director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro para os effeitos devidos.

Paço, em 18 de fevereiro de 1893.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Para o director da 2.ª direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro.



## A rede secundaria de Hespanha

Não ha duvida de que é da maior importancia o decreto ultimamente publicado no paiz visinho apresentando o plano geral dos caminhos de ferro secundarios e convidando as corporações, funcionarios publicos, sociedades, empresas ou particulares a emitirem sobre elle o seu parecer.

Unicamente notamos que o praso de um mez, dado para este effeito, é consideravelmente restricto, e notamol-o porque o plano em si é assaz vasto para que cada qual possa discuti-lo, embora unicamente no ponto que lhe interessa.

Damos em seguida a relação das linhas estudadas pela commissão nomeada por decreto de 16 de março de 1888 e que são as que hoje são apresentadas como base para a constituição da rede secundaria hespanhola. As provincias a que pertencem vão entre parenthesis, e seguem-lhe as distancias kilometricas approximadas:

Como se vê, a extensão total projectada é de 10.393 kilometros, dos quaes uma parte já se acha concedida e algumas linhas mesmo em exploração. Aquelles 10.393 kilometros são divididos por 49 provincias na península, 2 nas Baleares e 1 nas Canarias, sendo por sua ordem as provincias mais dotadas com as novas linhas as seguintes.

Oviedo com 610 k.; Soria com 464; Zaragoza 425; Cáceres 420; Coruña 402; Burgos 392; Cordova 391; Guadalajara 322; Cuenca 315; Guipúzcoa 34; Lérida 303; Segovia 298; Teruel 281; Almeria 256; Gerona 250; Valladolid 249; León 248; Murcia 241; Santander 231; Alicante 231; Toledo 224; Castellón 220; Pontevedra 217; Zamora 203; Tarragona 186; Avila 176; Salamanca 171; Granada 168; Jaén 153; Madrid 148; Lugo 145; Albacete 143; Logroño 125; Navarra 112; Orense 110; Canarias 109; Málaga 108; Ciudad Real 102, e as demais com extensões inferiores a 100 kilometros.

Bahamonde a Vivero por Villalba (provincia de Lugo).....	60
Durango a Mondragón por Elorrio (Vizcaya).....	22
Ermua a Ondarroa por Marquina (Vizcaya).....	25
Guernica a Bermeo por Mundaca (Vizcaya).....	15
Guernica a Lequeitio (Vizcaya).....	25
Haro a Pamplona por La Guardia e Estella e ramal a Logroño (Alava e Navarra).....	163
Marín a Cangas (Pontevedra).....	22
Negreira a Lage (Coruña).....	56
Oca a Cambados por Caldas del Rey (Pontevedra).....	50
Orense a fronteira de Portugal por Verín (Orense).....	85
Padrón a Santa Eugenia (Coruña).....	50
Palanquinos a Arrións por Ribota (León e Oviedo).....	171
Porriño a Mondariz por Puenteareas (Pontevedra).....	22
Ponferrada a Pravia por Villablino (León).....	187
Leitariegos a Cangas de Tineo (Oviedo).....	60
Posada a Canero por Tineo (Oviedo).....	10
Puente Caldelas ao caminho de ferro de Redondella a Pontevedra (Pontevedra).....	22
Renedo a Alceda por Puente Viesgo e Ontaneda (Santander).....	86
Rioseco a Palanquinos por Mayorga (Valladolid e León).....	48
Rioseco a Villada por Villalón (Valladolid e Palencia).....	70
San Clodio a Ganzo de Limia (Orense).....	196
Santiago a Cerceda por Negreira, Muros, Corcubión e Carballo e ramal a Noya (Coruña).....	125
Santiago a Ribadavia por Oca, Lalin e Carballino (Coruña, Pontevedra e Orense).....	107
Santoña a Medina de Pomar por Ramales, Villasante e Villasana de Mena (Santander e Burgos).....	655
Somorrostro a Ferrol, Laredo, Santander, San Vicente, Llanes, Infesto, Oviedo, Pravia, Lueca, Castropol, Ribadeo, Vivero e Ortigueira (Vizcaya, Santander, Oviedo, Lugo e Coruña).....	28
Tuy a La Guardia (Pontevedra).....	25
Vigo a Bayona (Pontevedra).....	37
Villalón a Palencia (Palencia).....	

Villaviciosa a Avilés por Gijón (Oviedo).....	60
Arganda a Colmenar de Oreja por Morata e Chinchón (Madrid).....	32
Arroyo a Oropesa por Alcántara, Plasencia e Jarandilla (Cáceres).....	256
Avila por Piedrahita e Barco a Béjar (Avila).....	101
Benavente a Puebla de Sanabria por Mombuey (Zamora).....	96
Cáceres a Logrosán por Trujillo (Cáceres).....	104
Ciudad Rodrigo a Cañaveral por Puerto de Perales (Salamanca e Cáceres).....	100
Cubo (estação do caminho de ferro de Astorga a Malpartida), a Vadillo por Fuente Saúco (Zamora).....	52
Estação de Doñinos a Baños de Calzadilla por Ledesma (Salamanca).....	33
Fuentes de San Esteban a Sequeros (Salamanca).....	46
Madrid a Colmenar Viejo por Fuencarral (Madrid).....	33
Matapozuelo a Rueda (Valladolid).....	15
Morata a Orusco por Perales de Tajuña (Madrid).....	40
Nava del Rey a Alaejos (Valladolid).....	13
Navalcarnero a Cadalso de los Vidrios (Madrid).....	43
Rioseco a Villafacina (estação do caminho de ferro de Malpartida a Astorga) por Villalpando (Valladolid e Zamora).....	49
Rioseco a Toro (Valladolid e Zamora).....	57
San Martín de Valdeiglesias a Candelida por Arenas de San Pedro (Avila).....	75
Bogajo (estação de) a Villarino de los Aires por Vitigudino (Salamanca).....	52
Talavera a Navahermosa (Toledo).....	57
Talavera a Arenas de San Pedro (Toledo).....	60
Toledo a Cabañas (Toledo).....	16
Toledo a Ventas de Peña Aguilera (Toledo).....	48
Torrijos a Navalcarnero (Toledo).....	43
Valladolid a Tordesillas por Simancas (Valladolid).....	32
Almadanejos a Almadén (Ciudad Real).....	12
Valladolid a Calatayud por Peñafiel, Aranda e Almazán (Valladolid, Burgos e Soria).....	305
Gibraleón a Ayamonte por Cartaya (Huelva).....	50
Jerez a Arcos (Cadiz).....	36
La Palma a Almonte (Huelva).....	18
Linares a Riotinto por la Carolina, Pozoblanco, Fuenteovejuna e Fuente de Cantos (Córdoba).....	391
Loja a Torre del Mar por Velez Málaga (Málaga).....	40
Llerena a Valsequilla (Badajoz).....	74
Manzanares a Infantes (Ciudad Real).....	54
Málaga a Almería por Vélez Málaga, Torrox, Motril e Adra (Málaga, Granada e Almeria).....	222
Estação de la Nava (caminho de ferro de Zafra a Huelva) a Aracena (Huelva).....	24
Palmas a Agacete (Canarias).....	55
Piedrabuena a Ciudad Real (Ciudad Real).....	25
Puertollano a Almodóvar (Ciudad Real).....	11
San Fernando a Alcalá de los Gazules por Chiclana (Cadiz).....	24
Santa Cruz de Tenerife a Orotava (Canarias).....	54
Sevilla a Castillo de los Guardas (Sevilla).....	55
Albacete a Alcázar e ramal ás fabricas de San Juan (Albacete).....	77
Alicante a Játiba por Alcoy, Cocentaina, Albaida e Onteniente (Alicante).....	83
Alicante a Denia (Alicante).....	87
Almeria a Huércal Overa por Vera, Sorbas e Tabernas (Almeria).....	90
Baeza (estação de) a Villacarrillo por Ubeda (Jaén).....	63
Baza a Huéscar (Granada).....	42
Cieza a Yecla (Murcia).....	53
Cuenca a Utiel por Landete (Cuenca).....	107
Cuenca a Villarrobledo por San Clemente e ramaes desde este ponto a Belmonte e Motilla del Palancar (Cuenca).....	208
Cullera a Jaraco (Valencia).....	19
Granada a Calahonda por Lanjarón, Orgiva e Motril (Granada).....	90
Hellín a Gerte (Albacete).....	66
Linares a Puertollano (Jaén).....	40
Monóvar a Pinoso (Alicante).....	19
Murcia a Caravaca por Mula (Murcia).....	78
Murcia a Yecla por las Ventas de las Quemadas e Pinoso (Murcia).....	78
Pinos Puente a Martos por Alcalá la Real (Jaén e Granada).....	86
Teruel a Landete e ramal ás minas de Henarejos (Teruel-Cuenca).....	30
Taberna a Maria por Vélez Rubio (Almeria).....	96
Totana a Mazarrón (Murcia).....	32
Valencia a Liria (Valencia).....	19
Villena a Alcoy (Alicante).....	42
Briviesca a Traspaderne por Pino de Bureba (Burgos).....	31
Burgo de Osma a Uccero (Soria).....	27
Castellón a Mora de Rubielos (Castellón).....	81



Forcall a ligar com a linha de Castellón a Mora de Rubielos (Castellón) .....	75
Guadalajara a Trillo por Brihuega e Cifuentes (Guadalajara) .....	58
Guadalajara a Priego por la Isabela (Guadalajara) .....	92
Haro a Escavay por Santo Domingo de la Calzada (Logroño) .....	38
Jadraque a Atienza por Hiendelaencina (Guadalajara) .....	52
Lucó a Caspe por Montalbán e Alcañiz (Teruel e Zaragoza) .....	152
Miranda a Reinosa por Villarcayo e Traspaderne (Burgos) ..	54
Monreal a Setiles (Teruel) .....	36
Pinarejos ou Sancho Nuño a Coca (Segovia) .....	24
Puebla de Híjar a Ariño (Teruel) .....	27
San Esteban de Gormaz a Retortillo (Soria) .....	48
Salas de los Infantes a Castrogeriz por Lerma (Burgos) .....	94
Segovia a Burgos por Sepúlveda, Aranda de Duero e Lerma (Segovia e Burgos) .....	196
Sepúlveda a Ayllón por Riaza (Segovia) .....	39
Sepúlveda a San Miguel de Bernuy (Segovia) .....	40
Sigüenza a Molina de Aragón (Guadalajara) .....	120
Soria a Calahorra e ramal a Valdeavellano (Logroño e Soria) ..	114
Soria a Salduero (Soria) .....	48
Soria a Gomar (Soria) .....	54
Tarazona ao caminho de ferro de Soria a Gomara por Agreda (Soria) .....	60
Tardelcuende ou Matamala a Gormaz (Soria) .....	30
Teruel a Landete (Teruel-Cuenca) .....	90
Valdelinares a Rubielos (Teruel) .....	36
Cuellar a Collado Hermoso por Pinarejo e Turégano (Segovia) .....	81
Vinaroz a Forcall por Morella (Castellón) .....	64
Agramunt a Seo de Urgel por Pons (Lérida) .....	87
Besalú a Rosas por Figueras (Gerona) .....	44
Calahorra a Estella Navarra (Logroño) .....	36
Cariñena a Daroca (Zaragoza) .....	39
Ciudadela a Villacarlos por Mahón (Menorca) .....	94
Gerona a San Juan de las Abadesas por Besalú e Olot (Gerona) .....	80
Gerona a Palamós por La Bisbal e Palafurgell (Gerona) ..	35
Gerona a San Feliú de Guixols por Llagostera (Gerona) .....	38
Huesca a entroncar entre Graus e El Grado con a de Tarragona a Graus (Huesca) .....	85
Lérida a Cervera por Balaguer e Agramunt (Lérida) .....	72
Manacor a Puerto de Colom por Felanitx (Mallorca) .....	24
Pasajes a Jaca por Pamplona, Monreal e Sangüesa (Guipúzcoa, Navarra e Huesca) .....	201
Puebla a Alcedia por Pollensa (Mallorca) .....	19
Ricla a Híjar por Cariñena e Belchite (Zaragoza) .....	120
San Sebastián a Elgoibar por Deva (Guipúzcoa) .....	68
Sils a Olot por Santa Coloma (Gerona) .....	53
Tarragona a Graus por Reus, Falset e Fraga (Tarragona Lérida e Huesca) .....	220
Tarragona a Cervera por Vals (Tarragona) .....	76
Zaragoza a Lérida por Pina e Fraga (Zaragoza e Lérida) ..	134
Zuera a Egea (Zaragoza) .....	76
Zumárraga a Zumaya por Azpéitia (Guipúzcoa) .....	35
Total .....	10'393

## As caixas de reformas e de soccorros das companhias francezas

Quando todos se occupam, por varios modos, das questões operarias, é curioso mostrar o que as companhias de caminhos de ferro francezas teem feito espontaneamente pelo seu pessoal. *La Liberté* publica, n'este sentido, as estatisticas seguintes:

Em 31 de dezembro de 1891, a caixa das pensões da companhia do Norte contava 19:591 socios, possuía 16.806:678 francos, tinha arrecadado durante o anno 4.057:152 francos, provenientes das subvencões da companhia, e distribuido 2.185:827 francos a 3:201 socios, 1:033 viúvas, 2:050 mulheres de empregados e a 4 orphãos.

A caixa da companhia de Leste tinha 19:070 socios, possuía 55.460:256 francos, tinha recebido 7.208:590 francos, sendo só 1.068:997 de quotas e o resto da companhia; tinha distribuido 4.185:008 francos a 5:721 pessoas, sendo 3:481 agentes e 2:240 viúvas.

A caixa da companhia de Oeste contava 24:576 socios, possuía 38.560:460 francos, tinha recebido 4.702:942

francos da companhia, e distribuido 2.164:691 francos a 4 552 pessoas, sendo 2:747 agentes, 1:696 viúvas e 109 crianças.

A companhia de Orléans distribuiu pelos seus empregados 2.888:610 francos da caixa nacional de aposentacões para a velhice.

A caixa da companhia P.-L.-M. contava 41:655 socios, possuía a somma de 99.453:309 francos, tinha recebido 11.472:471 francos, sendo somente de quotas 2.825:684 francos, o resto da companhia; tinha dado em pensões 7.904:155 francos a 9.234 pessoas.

A da companhia do Midi tinha 14:235 socios, com um fundo de 35.613:401 francos, tendo recebido 4.111:364 francos que eram 636:205 de quotas e o resto da companhia; distribuiu 1.768:921 francos por 3:009 pessoas, ou 2:421 agentes e 588 viúvas.

A Caixa de reformas do Estado era composta de 5:988 membros, tendo um fundo de 7.434:789 francos, recebeu 1.171:704 francos, dos quaes 483:418 eram de quotas; dividiu 118:013 francos entre 54 agentes e 8 viúvas.

As companhias de Este, Oeste, Orleans, Midi, Departamentaes e Sul da França possuem outras caixas de soccorros em caso de doença, ferimento, enfermidade e morte, que teem distribuido 2.344:657 francos a 4:454 pessoas.

A companhia P.-L.-M. bem como a rede do Estado teem caixas particulares de pensões e soccorros em casos de doença, ferimento, enfermidade, ou morte, que dispenderam a somma de 1.066:934 francos a 4:524 pessoas.

Finalmente as companhias locaes, apesar de serem na sua maior parte empresas pobres de recursos, todas teem caixas de soccorros para os seus empregados, tendo dispendido 17:190 francos com 713 pessoas.

## Nova Companhia dos Ascensores Mechanicos de Lisboa

Reuniu no dia 27 a assembléa geral, sendo-lhe apresentado e por ella approvado o relatorio e contas do anno findo.

A receita da companhia até 31 de dezembro foi de 87:306:043 réis e a despesa de 57:936:0235 réis, sendo a differença de 29:369:808. Juntando a este saldo o do anno de 1891, prefaz-se a quantia de 35:014:415, da qual a direcção propõe se tirem 5 por cento para fundo de reserva, 5 por cento para deterioração de material e 4:500:000 réis para amortisação da conta de encargos de obrigações, ficando liquidos 27:900:375 réis, dos quaes a direcção propoz o dividendo de 5 1/2 por cento.

A eleição dos corpos gerentes deu o seguinte resultado:

Assembléa geral: presidente, A. J. Gomes Netto; vice, visconde de Melicio; secretarios, Henrique Soares de Mendonça; Alfredo Lopes de Carvalho; vice, J. J. Moreira da Motta, Libanio A. Affonso,

Direcção: effectivos, Manuel Alves Gonçalves Ferreira, A. J. Gomes Netto Junior e Arthur Porto de Mello e Faro.—Substitutos, J. A. Campos e Souza, Manuel F. de Almeida Brandão e José do Nascimento Lopes.

Conselho fiscal: effectivos, conselheiro dr. Abel Motta Veiga, Arthur Sieuve de Seguer, Manuel Joaquim Alves Diniz, João Radich e Visconde do Rio Sado.—Substitutos, Estevão Brochado, Abilio David, Luiz Diogo da Silva, Joaquim Gomes da Silva Rodrigues e Joaquim Alves Ferreira.



## Assembléa da Companhia Nacional

Realisou-se no dia 22 a assembléa geral d'esta companhia, para apresentação do relatório da commissão executiva do conselho da administração, documento que extractaremos no proximo numero.

A reunião esteve muito concorrida, comparecendo representantes de mais de 15.000 acções.

Presidiu o sr. Hypacio Brion, como procurador do sr. marquez da Foz, que é o maior accionista da companhia.

As conclusões do relatório, que resavam sobre a approvação das contas, distribuição de 17110 a cada obrigação como luro de 1893, e eleição da mesa e dos corpos gerentes foram approvadas.

Procedendo-se á eleição sahiram da urna;

**Assembléa geral.** Presidente:—José Mesquita da Roza; Vice-presidente:—Firminio Ribeiro Ermida; 1.º secretario:—Augusto Faustino dos Santos Crespo; 2.º secretario:—Eduardo José Mendes; 1.º Vice-secretario:—Manuel Antonio Borges da Silva; 2.º Vice-secretario:—Manuel de Campos Ferreira Lima.

**Direcção.** Effectivos:—Antonio José Gomes Lima, Antonio Francisco da Costa Lima e Pedro Ignacio Lopes; Substitutos:—Francisco de Assis Clemente, Manuel Maria d'Oliveira Bello e Belchior José Machado.

**Conselho fiscal.** Effectivos:—Pedro Maria da Fonseca Araujo, Julio Henrique de Seixas e Frederico Pereira Palha; Substitutos:—Antonio Carlos Vieira de Souza, Clemente Meneres e Eugenio Henrique Pires.

## Carteira dos accionistas

### Companhia de Seguros Fidelidade

Em cumprimento do artigo 13.º dos estatutos estarão patentes aos srs. accionistas nos dias 24, 25 e 27 do corrente no escriptorio da Companhia, largo do Corpo Santo, n.º 13, 1.º andar, os livros e balanço respectivos ao anno de 1892, e no dia 8 do proximo mez de março pelas sete e meia horas da tarde, ha de reunir-se a assembléa geral no local acima indicado, para os fins designados no § 3.º do artigo 16 e nos artigos 17 e 18 dos estatutos.

Lisboa, de fevereiro de 1893.—O secretario da mesa d'assembléa geral—Victoriano Estrella Braga.

## Boletins financeiros

Lisboa, 28 de fevereiro.

Como havíamos previsto na nossa ultima revista, o governo, tornadas insuperaveis as dificuldades que se lhe levantaram dentro e fóra do parlamento, foi obrigado a apresentar a sua demissão ao chefe do estado que lh'a acceitou. Parece que a causa principal d'este acto politico foi ainda a questão dos créditos estrangeiros, sobretudo dos créditos allemães, que se diz querem que toda e qualquer resolução fixando o juro a receber seja precedido de um convenio. Acrescenta-se que os créditos sollicitaram a direito de opção para receberem o coupon em ouro nas agencias do governo ou em papel no reino, conforme lhes convier. Ha quem affirme até que o estabelecimento de uma succursal do *Crédit Lyonnais* em Lisboa não foi alheio a este projecto.

A divida fluctuante, que em 17 de janeiro de 1892 era de 23.901 contos, sendo 15.919 no interior e 6.982 no exterior, passou em 22 de fevereiro de 1893 em 18.413 sendo 16.859 no paiz e 1.554 fóra d'elle, e incluindo-se n'aquella verba 10.000 contos de conta corrente com o Banco de Portugal. Deve tambem notar-se que no periodo decorrido de janeiro de 1892 a fevereiro de 1893 se liquidaram ou venderam titulos da divida externa fundada na importancia efectiva de 4.034 contos e attender-se ao valor total da emissão de cedulas de prata que em 31 de janeiro era de 2.268 contos e a differença liquida entre o custo e mais despesas de prata adquirida n'este periodo e o seu valor nominal depois de amoedada e que constitue uma verdadeira receita extraordinaria.

A situação, apesar do pessimismo, parece a caminho de se acla-

rar e definir e vencido o barranco da questão com os créditos estrangeiros a questão economica e financeira entrará n'um caminho relativamente desafogado, não sendo necessarias medidas espectaculosas para estabelecer uma certa ordem nas finanças publicas. As unicas dificuldades que ficarão apenas e que teem um accentuado caracter politico, serão as provenientes da questão do caminho de ferro e da questão do porto de Lisboa. Ha uma outra esboçada apenas e que pôde momentaneamente preoccupar o governo, mas essa, se o governo tiver tacto, resolver-a-ha de prompto e ficando bem. Referimo-nos á questão do cabo dos Açores.

\*

A crise ministerial reflectiu-se naturalmente nas cotações dos nossos fundos nos mercados estrangeiros, mas nos mercados internos houve, apesar d'isso, uma certa animação, accentuando-se bastante o recurso ao credito que os bancos suppriram a taxas que não excediam a 6 0/0. O mercado de cambios manteve-se firme, regulando os preços de cheques sobre Londres de 42 5/8 a 42 11/16, sobre Paris de 668 a 671. O cambio do Brazil conservase na escala dos 13, com pequenas oscillações.

As inscrições (*ass*) regularam de 28,70 a 29,50, as de *coupon* de 28,10 a 29, a divida externa de 26,05 a 27. As obrigações do emprestimo de 1888-89 (*coupon*) baixaram de 33.000 a 30.000 réis e as de *ass* conservaram a 38.000 réis. As acções dos bancos soffreram pequena alteração, excepto as do Lisboa e Açores que baixaram de 92.000 a 87.800 réis. Em obrigações prediaes não houve modificação sensivel, subiram novamente as do *Loanda-Ambaca*, tendo-se desvanecido as injustificadas apprehensões que se haviam suscitado a proposito do futuro d'esta companhia. Em fundos estrangeiros temos a mencionar as letras do C. R. B. (*ouro*) que se mantiveram a 28.000 réis. As obrigações da Companhia das Aguas ressentiram-se da doença e agora da morte do sr. dr. Pinto Coelho, que gosava de uma grande sympathia publica.

J. F.

Bolsa de Paris, 24 de fevereiro.

A discussão da nova lei relativa ao imposto sobre as operações da Bolsa perturbou profundamente o mercado, porque essa lei, affirmando a existencia dos agentes de cambio, vem fatalmente arruinar esta corporação comprometter bastante, talvez, a especulação, por falta do incitamento que esses agentes por ella fazem.

Se o novo imposto de 10 centimos por 1.000 fr. de capital é estabelecido com o fim de impedir a especulação, não podiam encontrar melhor; mas pretender que a manutenção do monopolio é indispensavel n'uma Republica, quando todos os paizes monarchicos o aboliram de ha muito, em favor do mercado livre, é, realmente, ir ao encontro do progresso, é recuar, em vez de avançar!

Os fundos francezes teem, entretanto, manifestado uma firmeza exemplar; o 3 0/0 cota-se a 98,40; o 4 1/2 mantém-se a 105,70.

Os valores estrangeiros não teem tido grande animação, desde a minha revista de ha 15 dias. Só o exterior teve algum movimento que, todavia, se resume a estar hoje a 63. O Portuguez está relativamente firme, tendo feito boa impressão a apresentação do novo ministerio.

Os Ottomanos desceram um pouco, o Turco faz apenas 22,12 e o Banco 581.

O Italiano, muito sustentado pelo syndicato, cota-se a 92,80 e 92,60; o Egypto é pedido a 503. Emquanto aos Russos, mantem-se sempre com firmeza; o Oriente, sobretudo, progrediu muito em vista da persistente subida do rublo em Berlim.

O Banco de França reclamou o preço de 3.840. Algumas das variações inscriptas no balancete da ultima semana chamaram a attenção. A reserva metallica augmentou 24 milhões.

A conta corrente do thesouro subiu 13 milhões, mas como se sabe que o Banco tomou 25 milhões de *bonds*, a differença deve ser originada por uma duzia de milhões de que o thesouro teve necessidade provavelmente para o pagamento do *coupon* e o reembolso ás Caixas Economicas.

Os emprestimos sobre titulos augmentaram 18 milhões; julga-se que isto é devido a adiantamentos feitos sobre titulos vendidos a praso pelas caixas de deposito.

O Foncier oscila entre 995 e 998: o Banco de Paris vale 640; o *Crédit Lyonnais*, 770; a *Société Générale*, 475.

Os caminhos de ferro francezes manteem-se firmes; entre as linhas estrangeiras devo citar os Lombardos e os Austriacos, ambos os quaes progrediram a 247 e 645. Os Meridionaes teem egualmente bom curso, 635.

O Suez está calmo a 2.660; o Panamá cota 17 e o Corintho 101.

O Rio faz 388. Os demais valores mineiros estão absolutamente abandonados actualmente.

G. Pissard



## Cotações dos títulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro

BOLSAS	TÍTULOS	1893 - FEVEREIRO - DIAS											
		16	17	18	20	21	22	23	24	25	27	28	—
Lisboa...	ACÇÕES Comp. Real Portugueza	16.500	—	16.500	—	—	16.500	16.500	—	—	—	—	—
	» Ascensores mechanicos.	—	—	—	9.000	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp.ª Real Portugueza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Nacional. ....	—	—	—	—	—	—	18.500	18.500	—	—	—	—
Paris.....	» Atravez d'Africa .....	—	39.000	—	—	39.000	—	40.000	—	39.500	—	—	—
	ACÇÕES Comp. Real Portugueza ..	—	71	70	70	70	68,50	—	68,50	70	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	—	—	—	45	—	45	—	—	—	—	—	—
	» Norte de Hespanha .....	155	153,75	155	157	155	156	156	155	—	—	—	—
	» Madrid-Zaragoza-Alicante	185	185	187,50	187	187	186	189	187,50	—	—	—	—
	» Andaluzes .....	305	320	320	322	320	320	325	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. Real Portugueza ..	98,75	98	97,50	95	96	95,50	95	95	95	—	—	—
	» C.ª da Beira Alta. ....	77,50	78	78,50	76	78,75	78,75	78	78,75	—	—	—	—
	» Madrid-Caceres-Portugal.	—	—	140	140	139,50	140	139,50	140	—	—	—	—
	» Norte Hespanha 1.ª hypot.	332	333,75	335	335	332,75	334	335	335	—	—	—	—
Londres..	» Atravez d'Africa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Atravez d'Africa .....	37	—	36,50	—	36,50	36,50	36	—	36	—	—	—
Amsterd..	» Atravez d'Africa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bruxellas.	» Atravez d'Africa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## Recetta dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERIODO						DESDE 1 DE JANEIRO			
		1893			1892			Totaes		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilome-tricas	Kil.	Totaes	Kilome-tricas	1893	1892	1893	1892
COMPANHIA REAL	Antiga rede	de 29	Réis 51.068:000	Réis 74:044	690	47.264:848	68:499	254.026:000	233.889:552	20.136:448	—
	e nova não	5 11	54.690:000	78:684	—	47.721:352	69:161	308.716:000	281.610:904	27.105:096	—
	garantida.	12 18	45.915:000	66:543	—	47.721:352	69:161	354.631:000	329.332:256	25.298:744	—
	Nova rede	29 4	4.392:000	13:149	334	4.297:822	12:867	20.430:000	20.019:710	410:290	—
Sul e Sueste...	garantida.	5 11	4.943:000	14:799	—	4.573:310	13:692	25.373:000	24.593:020	779:980	—
		12 18	4.417:000	12:329	—	4.573:310	13:692	29.490:000	29.166:330	323:670	—
		22 28	14.766:050	31:086	475	12.303:820	25:917	59.059:710	48.706:400	10.353:310	—
		29 4	14.648:505	30:838	—	14.129:410	29:746	73.708:215	62.835:810	10.872:405	—
Minho e Douro.		—	—	—	353	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		8 14	5.299:889	20:948	253	3.581:337	14:155	11.430:444	8.443:078	2.987:366	—
		15 21	5.882:148	23:250	—	4.005:868	15:833	17.321:592	12.448:946	4.872:646	—
Beira Alta.....		22 28	5.400:763	21:347	—	5.271:247	20:835	22.713:355	17.720:193	4.993:162	—
		1 7	1.259:122	11:991	105	1.168:067	11:124	1.259:122	1.168:067	91:055	—
		8 14	1.302:292	12:402	—	1.112:644	10:597	2.561:414	2.280:711	280:704	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nacional (Mi-randella e Vi-zeu).....		29 4	Ps. 1.490:631	Ps. 440	2803	Ps. 1.469:846	Ps. 434	Ps. 7.374:942	Ps. 7.604:411	—	Ps. 229:469
		5 11	1.599:994	472	—	1.613:713	476	8.974:936	9.218:125	—	243:189
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norte de Hespa-nha .....		29 4	1.041:719	339	2672	976:078	366	4.853:771	5.126:286	—	272:515
		5 11	1.047:599	392	—	1.078:346	404	5.901:370	6.204:632	—	303:262
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madrid — Zara-goza—Alican-te .....		29 4	309:225	346	894	291:490	326	1.332:674	1.370:895	—	38:221
		5 11	270:169	303	—	266:424	298	1.602:843	1.637:319	—	34:476
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Andaluzes .....		5 11	47:147	262	180	56:730	316	250:999	295:017	—	44:018
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zafra a Huelva.		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

## HORARIO OFFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios

Lisb. R. a Porto	Porto a Lisb. R.	Leiria a Figueira	Figueira a Leiria	Lisb. R. a Casca.	Casca a Lisboa R.	Fig.ª a V. Form.	V. Form. a Fig.ª	Vian. a Valença	Valença a Vian.
Part. 8-30 t.	Cheg. 7-15 m.	Part. 5-30 t.	Cheg. 7-35 t.	Part. 6-45 m.	Cheg. 8-6 m.	Part. 4-10 m.	Cheg. 3-0 t.	Part. 7-20 m.	Cheg. 9-37 m.
Part. 9-15 t.	Cheg. 9-15 m.	Part. 4-45 m.	Cheg. 6-25 m.	Part. 10-30 m.	Cheg. 11-49 t.	Part. 4-10 m.	Cheg. 3-0 t.	Part. 6-30 t.	Cheg. 8-30 t.
Lisb. C.S. a Port.	Port. a Lisb. C.S.	Figueira a Alf.ª	Alf.ª a Figueira	Lisb. T.P. a Faro	Faro a Lisb. T.P.	Figueir. a Pamp.	Pamp. a Figueir.	Nine a Braga	Braga a Nine
Part. 7-30 m.	Cheg. 9-0 t.	Part. 3-40 m.	Cheg. 4-23 m.	Part. 4-15 t.	Cheg. 5-29 t.	Part. 3-0 t.	Cheg. 4-35 t.	Part. 4-28 t.	Cheg. 5-3 t.
Part. 8-45 m.	Cheg. 10-30 t.	Part. 4-35 m.	Cheg. 5-34 m.	Part. 6-30 t.	Cheg. 7-52 t.	Part. 6-5 m.	Cheg. 8-0 m.	Part. 9-19 m.	Cheg. 9-54 m.
Lisb. R. a V. Alc.	V. Alc. a Lisb. R.	Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Lisb. T.P. a Pias	Pias a Lisb. T.P.	Pamp. a Mang.	Mang. a Pamp.	Port. a B.d'Alva	B.d'Alva a Port.
Part. 7-0 t.	Cheg. 5-10 m.	Part. 4-0 m.	Cheg. 6-15 m.	Part. 8-0 m.	Cheg. 4-55 t.	Part. 6-25 t.	Cheg. 9-37 t.	Part. 8-0 m.	Cheg. 3-45 t.
Part. 2.ª 4.ª e sab.	Cheg. 2.ª 4.ª e 6.ª	Part. 4-0 m.	Cheg. 6-15 m.	Part. 8-10 m.	Cheg. 4-40 t.	Part. 9-40 m.	Cheg. 12-50 t.	Part. 10-30 m.	Cheg. 6-30 t.
Part. 8-15 t.	Cheg. 2-40 m.	Part. 4-0 m.	Cheg. 6-15 m.	Part. 8-10 m.	Cheg. 4-40 t.	Part. 9-40 m.	Cheg. 12-50 t.	Part. 10-30 m.	Cheg. 6-30 t.
Lisb. R. a Badaj.	Badaj. a Lisb. R.	Abram. a Covilhã	Covilhã a Abram.	Lisb. T.P. a Ext.	Ext. a Lisb. T.P.	Mang. a Guarda	Guarda a Mang.	Porto a Tua	Tua a Porto
Part. 7-0 t.	Cheg. 6-14 m.	Part. 2-18 t.	Cheg. 12-10 m.	Part. 8-0 m.	Cheg. 3-45 t.	Part. 9-52 t.	Cheg. 12-45 m.	Part. 1-25 t.	Cheg. 6-29 t.
Part. 6-30 t.	Cheg. 5-0 m.	Part. 1-16 m.	Cheg. 8-15 m.	Part. 4-30 t.	Cheg. 11-10 t.	Part. 6-35 m.	Cheg. 9-23 m.	Part. 5-51 m.	Cheg. 10-47 m.
Lisb. C. S. a Bad.	Bad. a Lisb. C. S.	Lisb. R. a Cintra	Cintra a Lisb. R.	Beja a C. Branca	C. Branca a Beja	Porto a Braga	Braga a Porto	Porto a Regoa	Regoa a Porto
Part. 7-30 m.	Cheg. 9-50 t.	Part. 7-0 m.	Cheg. 8-13 m.	Part. 4-15 t.	Cheg. 7-6 t.	Part. 5-0 m.	Cheg. 8-10 m.	Part. 4-40 m.	Cheg. 11-30 m.
Part. 8-45 m.	Cheg. 10-30 t.	Part. 11-0 m.	Cheg. 12-4 t.	Part. 10-30 m.	Cheg. 11-49 t.	Part. 8-20 m.	Cheg. 10-45 m.	Part. 6-0 t.	Cheg. 11-30 t.
Lisb. C. S. a Sant.	Sant. a Lisb. C.S.	Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Lisb. T.P. a Set.	Set. a Lisb. T.P.	Porto a Vianna	Vianna a Porto	Regoa a B.d'Alv.	B.d'Alv. a Regoa
Part. 11-0 m.	Cheg. 1-40 t.	Part. 4-30 t.	Cheg. 5-34 t.	Part. 8-0 m.	Cheg. 10-10 m.	Part. 5-40 t.	Cheg. 8-3 t.	Part. 7-0 m.	Cheg. 12-46 t.
Part. 6-45 m.	Cheg. 9-20 m.	Part. 6-0 t.	Cheg. 7-18 t.	Part. 4-30 t.	Cheg. 6-25 t.	Part. 4-50 t.	Cheg. 10-23 m.	Part. 1-45 t.	Cheg. 7-20 t.
Part. 4-30 t.	Cheg. 7-10 t.	Part. 8-45 t.	Cheg. 9-48 t.	Part. 4-30 t.	Cheg. 6-25 t.	Part. 4-50 t.	Cheg. 10-23 m.	Part. 1-45 t.	Cheg. 7-20 t.
Lisboa R. a Fig.ª	Fig.ª a Lisboa R.	Aos domingos e dias sant.	—	P. Novo a Set.	Set. a P. Novo	Porto a Valença	Valença a Porto	ABREVIATURAS	
Part. 7-0 m.	Cheg. 2-50 t.	Part. 1-30 t.	Cheg. 2-35 t.	Part. 3-15 t.	Cheg. 3-42 t.	Part. 8-20 m.	Cheg. 1-30 t.		
Part. 3-15 t.	Cheg. 11-0 n.	Part. 8-56 m.	Cheg. 9-55 m.	Part. 4-45 t.	Cheg. 5-7 m.	Part. 10-30 m.	Cheg. 2-50 t.		
Lisb. R. a Leiria	Leiria a Lisb. R.	Aos domingos e dias sant.	—	Part. 11-10 m.	Cheg. 7-40 t.	Part. 5-40 t.	Cheg. 10-25 t.		
Part. 6-0 t.	Cheg. 1-0 m.	Part. 2-0 t.	Cheg. 2-54 t.	Part. 6-20 m.	Cheg. 2-30 t.	Part. 6-0 t.	Cheg. 6-0 t.	R. - Central do Rocio.	
Part. 2-0 m.	Cheg. 8-40 m.	Part. 8-30 t.	Cheg. 9-24 t.	Part. 6-20 m.	Cheg. 2-30 t.	Part. 6-0 t.	Cheg. 6-0 t.	C. S. - Caes dos Soldados.	
Part. 2-0 m.	Cheg. 8-40 m.	Part. 8-30 t.	Cheg. 9-24 t.	Part. 6-20 m.	Cheg. 2-30 t.	Part. 6-0 t.	Cheg. 6-0 t.	T. P. - Terreiro do Paço.	



## Congresso dos caminhos de ferro em S. Petersburgo

(Concluido do n.º 124)

### QUESTÃO XXXVII

#### Systemas especiaes de tracção

**Letra A.**—Quaes são os resultados obtidos pelo emprego de velocipedes?

RELATOR *Weissenbruch.*

**Zorras.**—Os wagonetes de serviço ou zorras, movidos por meio de manivellas ou pedaes e construidas d'uma maneira simples, forte e ligeira, podem prestar serviço excellente para facilitar o serviço dos partidos de conservação tanto sob o ponto de vista economico, como sob o ponto de vista da hygiene do pessoal.

E', pois, para desejar o proseguimento das experiencias d'estes vehiculos, e, em caso de bom exito, a revisão dos regulamentos de serviço da via, de modo que seja facilitada a sua applicação.

**Velocipedes.**—Os vehiculos ligeiros de 3 ou 4 rodas, movidos por meio dos pés ou das mãos e podendo transportar 1 ou 2 homens, podem ser uteis para a inspecção dos partidos pelos apontadores ou chefes de districto e para facilitar o transporte do pessoal a determinados pontos em caso de accidente.

O seu emprego é recommendado especialmente para as linhas secundarias exploradas economicamente e para as secções das linhas principaes que tenham uma certa extensão e que não apresentem declives muito rapidos.

E' conveniente procurar um typo facilmente transportavel nos wagons de bagagem e utilizando quanto possivel de preferencia a força dos pés por meio de pedaes actuados verticalmente como os bicyclos para estradas em vez da força de braços á maneira dos remadores.

**Zorras a vapor.**—Seria tambem conveniente procurar os meios praticos de empregar com utilidade as zorras movidas mechanicamente com o intuito de reduzir o numero de comboios especiaes para a inspecção das linhas.

**Serviço do correio.**—Em certos casos, particularmente nas linhas de pequeno trafego, podem ser utilmente empregadas para o transporte de malas de correio as zorras ou os velocipedes, afim não só de supprimir comboios postaes que são onerosos, mas tambem de estabelecer novas relações.

Uma zorra com motor mechanico e com peso maximo de 500 kilogrammas em ordem de marcha poderia prestar bom serviço para o fim acima indicado, logo que o peso das malas fosse algum tanto consideravel.

**Letra A bis.**—Quaes foram depois da ultima sessão do Congresso os resultados obtidos no que diz respeito aos diversos modos especiaes de tracção e designadamente no tocante á tracção electrica?

RELATOR *M. Ernest Gérard.*

Segundo o relator, independentemente das circumstancias locais, para a escolha do systema o estudo do rendimento comparativo (interessante para os processos novos) perde importancia, praticamente, diante dos elementos certos do custo.

Voltando, pois, ás despesas de primeiro estabelecimento e ás de exploração, o relator mostra a quão baixo preço tem chegado os ensaios no tocante á installação, ás despesas de tracção e de material por trem-kilometro, no systema de tracção electrica por conductor unico, abstrahindo, bem entendido, do peso da unidade-trem.

M. Bonneau descreve uma locomotiva de 1.200 cavallos, estudada na Companhia P. L. M. para rebocar trens de luxo entre Paris e Nice com a velocidade de 110 kilometros por hora. Provisoriamente esta locomotiva trará o seu manancial de electricidade sob a forma de acumuladores. É de prever, no ensaio, um pequeno augmento das despesas de tracção.

São adoptadas as conclusões seguintes:

Depois da ultima sessão, systema especial algum de tracção tem sido abandonado.

Alguns d'entre os systemas conhecidos tem tomado desenvolvimento e sob este ponto de vista a tracção electrica fez notaveis progressos, tendendo a deixar o campo dos tramvias e das linhas secundarias, para se tornar extensiva a todos os generos de caminhos de ferro.

Sob o ponto de vista da tracção, do transporte e da distribuição da força motriz, é extremamente interessante para o Congresso seguir as phases pelas quaes passam as applicações da electricidade.

### QUESTÃO XXXVIII

#### Administração dos caminhos de ferro economicos

*Para as linhas economicas pertencentes a uma Companhia proprietaria de muitas linhas ou a uma Companhia que explora li-*

*nhas de primeira ordem, qual é o systema de administração, que convem adoptar (administração centralizada, administrações distinctas, arrendamento)?*

RELADORES *MM. Level e Cossmann.*

A secção reconhece que as respostas dadas ao questionário pelas diversas administrações são incompletas, nimamente geraes ou relativas a factos muito recentes, que não permitem formular conclusões sobre as vantagens ou os inconvenientes d'um systema d'administração unico ou por arrendamento.

A secção propõe, portanto, deixar a questão para a ordem do dia da proxima sessão do Congresso.

A proposta é approvada, ficando bem entendido que o voto de adiamento da questão não é dado senão como uma simples indicação á commissão internacional, como sempre em materia semelhante.

### QUESTÃO XXXIX

#### Legislação dos caminhos de ferro economicos

*Exame comparativo das legislações, sob o ponto de vista dos diversos meios empregados pelos Estados ou pelas provincias, para facilitar o estabelecimento ou a exploração dos caminhos de ferro economicos.*

RELATOR *M. Colson.*

O Congresso reconhece que as situações dos diversos paizes são diferentes de mais para lhes permittirem formular conclusões geraes; reconhece igualmente que, pelo que respeita á constituição dos capitais e á construcção, a legislação belga parece ser a que dá melhores resultados.

A forma de exploração é objecto de regulamentação interna, a estudar em cada caso particular, sendo os systemas actuaes susceptiveis ainda de melhoramento.

O Congresso julga que uma legislação extremamente liberal, visando á attenuação dos encargos fiscaes em larga escala, é condição essencial do desenvolvimento e da vitalidade dos caminhos de ferro economicos.

## PATENTES DE INVENÇÃO

### Patentes de invenção concedidas no mez de outubro de 1892

**José Antonio de Andrade**—Contador fiscal applicavel para a cobrança de qualquer empreza ou companhia que transporte passageiros—3 de outubro de 1892—5 annos.

**Dr. Paulo Susini**—Motor a vapor de ether ou outros liquidos volateis, utilizando os calores perdidos nos motores a gaz ou similares—3 de outubro de 1892—15 annos.

**Dr. Paulo Susini**—Novo motor a vapor de ether ou outros liquidos volateis—3 de outubro de 1892—15 annos.

**Dr. Paulo Susini**—Novo motor a vapor de ether sem forno ou outros liquidos volateis (adicional aos motores a vapor ordinarios)—3 de outubro de 1892—15 annos.

**Alexandre Paget**—Aperfeiçoamentos nosapparelhos que servem no tratamento dos órgãos oleoginosos e outros—3 de outubro de 1892—15 annos.

**Jacob Worner**—Novo systema de transportador applicavel a substancias granulosas—3 de outubro de 1892—5 annos.

**Theodore Ruggles Timby**—Torres giratorias blindadas e artilhadas para a defeza das costas e outras partes dos paizes—5 de outubro de 1892—2 annos.

**Elihu Tomson**—Novissimos aperfeiçoamentos nas lampadas electricas de incandescencia—6 de outubro de 1892—5 annos.

**Walter H. Knight e William B. Pater**—Processo para regular os mecanismos accionados pela electricidade e apparelho para realizar este processo—6 de outubro de 1892—5 annos.

**Joaquim Lopes da Silva**—Industria aperfeiçoada para laminação e fabrico exclusivo de chumbo em pasta por meio de machinas laminadoras especiaes com applicação de vapor—20 de outubro de 1892—15 annos.

**Ludwig Rohman**—Apparelho para a photographia instantanea—21 de outubro de 1892—5 annos.

**Justin Jechoux**—Apparelho denominado «Perspetographo»—29 de outubro de 1892—1 anno.

**Société Générale Métallurgique, de Nantes**—Aperfeiçoamentos introduzidos na impressão sobre folha de Flandres. Prorogação)—29 de outubro de 1892—5 annos.

### Patentes de invenção, cujos prazos de concessão terminaram no mez de outubro de 1892

**Victor Vankcerberghen**—Extintidor automatico—4 de outubro de 1892—10 annos.

**Edward y Mallett Junior**—Aperfeiçoamentos feitos nas fornalhas das caldeiras de vapor e em outras fornalhas—10 de outubro de 1892—10 annos.

**Thomas Charles Boutel**—Apparelho motor fundado sobre a applicação dos principios de hydrostatica e dos fluidos aeriformes—10 de outubro de 1892—10 annos.



**Henrique da Costa Correia Leite & C.<sup>a</sup>** — Meio de aplicar a planta denominada «gallega orientalis e gallega officinalis» para tecidos, cordame e outros usos industriaes — 11 de outubro de 1892 — 10 annos.

**Joaquim Barbosa de Figueiredo** — Processo de dar tinta em fio de algodão, lã e linho torcido, ficando de diferentes cores a mesma meada — 18 de outubro de 1892 — 10 annos.

**Sociedade Kirkham Hullet et Chander, limited, de Londres** — Aperfeiçoamentos nosapparelhos para condensar, absorver e purificar gases e vapores, pelo processo de lavagem e esfregamento — 29 de outubro de 1892 — 5 annos.

**Salvatore Orlando** — Charneira universal para propulsores e para eixos propulsores — 22 de outubro de 1892 — 1 anno.

**Johan. Fiedler** — Caixa para phosphoros, de novo systema — 28 de outubro de 1892 — 1 anno.

## Linhas portuguezas

**Ascensores de Lisboa.** — A commissão municipal resolveu instar com a Nova Companhia dos Ascensores Mechanicos de Lisboa para que esta submeta á approvação da camara o horario do serviço do elevador da Bica e o regulamento definitivo para o serviço de todas as suas linhas.

Com respeito ao horario do ascensor da Bica é uma coisa *importantissima!*

Um carro que parte cada tres minutos, ou antes d'elles quando rapidamente se enche, é, na verdade um serviço que precisa de horario! Valha-nos Deus com taes edis! A mesma commissão approvou o projecto apresentado pela Companhia para as modificações que pretende introduzir nos carros do ascensor do Lavra, afim de os adaptar a maior numero de passageiros.

**Passagens de nivel.** — A commissão municipal, ouvida a direcção geral do serviço das obras, concordou com o projecto submettido ás estações superiores pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, para, nas passagens de nivel das ruas do Livramento e 24 de Julho, substituir a vedação de correntes de ferro por cancellas de ferro rolantes de rotula metallica.

**Mormugão.** — O rendimento na semana finda em 21 de janeiro foi de 7.165 rupias ou 2:866\$400 réis, mais 1:416 rupias ou 566\$400 réis do que em igual periodo no anno de 1892. O trafego de mercadorias produziu 5.904 rupias e o movimento de passageiros 1.261 rupias.

Numero de trens-milha, 2.072.

**Pungue.** — Segundo um correspondente da Africa estão actualmente empregados na construcção d'este caminho de ferro 1:600 indigenas, e todos os dias apparecem mais, pedindo trabalho.

O tempo continuava excellente á data das ultimas noticias, que são de 10 de janeiro; o traçado ia na milha 62, avançando de meia a uma milha por dia.

Por ora nenhum desastre ou facto desagradavel tem succedido.

Em Fontesvilla está já installado um chefe de circumscripção, nomeado pelo sr. conselheiro Machado, e estavam tomados quasi todos os talhões para edificações urbanas n'esta povoação, que tem elementos para ser das mais florescentes.

**Venda de tabacos.** — A companhia real resolveu estabelecer nas suas estações a venda de tabacos por conta da caixa de soccorros e reformas dos empregados.

E' uma commodidade para o publico.

**Caminhos de ferro Africanos.** — Diz-nos um assignante de Bruxellas que a linha de Catumbella está prestando um excellente serviço ao publico, tanto no transporte de passageiros como no de mercadorias, sendo unicamente para sentir que não se realise mais que um comboio por dia.

No mesmo sentido falla o nosso collega *Correio de Loanda*.

## Linhas hespanholas

**O directo.** — Segundo vemos n'um collega Saragoçano, as ultimas variantes feitas no traçado da linha ferrea directa entre Barcelona e Zaragoza, são proximas do curso do rio Matarraña, prejudicando bastante as regiões baixas da provincia de Huesca, pelo motivo da linha já não passar por Mequinenza. Em logar d'este ponto, desde Fayón, ultima região de Aragão na ribeira baixa do Ebro, a linha segue a curso d'este caudaloso rio e entra na accidentadissima e sinuosa região de Matarraña até Nouaspé.

O traçado é arrojado, segundo a auctorizada opinião de *La Vanguardia*, de Barcelona. A nova via passa cinco vezes o Matarraña em outras tantas pontes de ferro, algumas das quaes medem um comprimento de 270 metros, com quatro tramos, sustentadas por pilares enormes de optima cantaria. Além d'isto ha muros importantes e grandes terraplenagens que causam admiração a todos.

Crê-se que sobre terreno tão firme se possa fazer a construcção da linha com a melhor superstructura, e de facil conservação; ha porém quem lamente que a Companhia faça uma tão grande despesa, sendo certo que com o primitivo traçado por Mequinenza, se dava solução ás conveniencias da Companhia do Norte, e ás necessidades das regiões baixas do Cinca e Segre, bem como de todos os monegros.

**Noguera Pallareza.** — A junta de defeza dos interesses economicos da provincia de Lérida concordou em pedir ao governo, que nas negociações diplomaticas que parece vão estabelecer-se em França para fixar o ponto da cordilheira dos Pyreneus em que deve rasgar-se o tunnel internacional da linha de Canfranc, se estabeleça tambem o accordo para o tunnel de Noguera Pallareza, conforme com o convenio de 1881 que prescreve a simultaneidade da abertura de ambas as linhas ferreas.

**Linares a Almeria.** — Continuam muito adiantadas as obras d'este caminho de ferro.

A magnifica ponte sobre o rio Guadalimar está já concluida, a do Guadalquivir quasi prompta, e n'este mez ficarão collocadas as ultimas peças metallicas n'outras cinco pontes mais pequenas.

Espera-se pela chegada das machinas para a conducção dos trens de la Castro.

Em breve se estenderão os trabalhos a toda a linha.

**Linhas mineiras.** — No dia 22 de janeiro ultimo teve logar em Felguera a inauguração do ramal do caminho de ferro que faz parte da rede geral de vias auxiliares que os srs. Sizzo e Gonzalez projectam construir no valle de Nalón para facilitar ás empresas mineiras do mesmo valle o transporte de carvão, e ao mesmo tempo para fomentar as negociações da linha ferrea de Soto del Rey a Ciaño Santa Ana.

O ramal inaugurado liga o grupo de minas de Nalona com a estação de la Felguera e a fabrica dos srs. Duro & C.<sup>a</sup>, proprietarios d'aquellas minas.

**Martorell a Igualada.** — Chegou a Igualada o primeiro comboio que percorreu totalmente a linha até Martorell.

Este caminho de ferro economico, na primeira secção, tem um percurso de 29 kilometros, contando-se n'elle as estações Martorell, San Esteban de Jasarivas, La Beguda, Marquês, Piera, Valbona, Capellades, Pobla de Claramunt, Villanova del Cami e Igualada.

**Plasencia a Astorga.** — Dizem de Salamanca que se pensa em dar um grande impulso ás obras de assentamento de via para o caminho de ferro transversal, no trajecto de Béjar até aquella cidade. Dizia-se que a primeira locomotiva chegaria áquella cidade em fim de fevereiro.

## Linhas estrangeiras

### INGLATERRA

Uma importante obra de engenharia, a elevação da celebre ponte do Tamisa, do caminho de ferro *Great Western* em Taplow, foi ha pouco concluida, e a linha do taboleiro superior, que passa sobre a construcção, aberta oficialmente em 1 de fevereiro.

Os trabalhos duraram cerca de dois annos e meio, e foram executados sem interrupção para o trafego. A linha auxiliar de Maidenhead a Didcot ficará provavelmente concluida em junho. Esta linha effectuará um desdobramento do caminho de ferro entre Didcot Junction e Taplow Bridge, e offerecerá maiores commodidades para o trafego de e para as secções northern, west midland, e western, da rede da companhia.

A companhia do caminho do ferro do S. Gothardo está estudando um projecto para a applicação da tracção electrica para a ascensão do Monte Cenere.



A força motriz seria produzida pelas águas do Marobbia, no começo da linha do Monte Cenere, podendo-se obter uma força de 600 cavallos, sufficiente para a mencionada tracção electrica, e para illuminar pela electricidade a estação de Bellinzona e outros edificios.

### AFRICA

Extensão dos caminhos de ferro na Africa Austral:—Além do caminho de ferro da Beira para Mashonaland, do qual já estão collocadas umas 12 milhas de via, sendo provavel que a primeira secção esteja prompta para o trafego em fins de fevereiro,—o material circulante já se acha despachado e estão sendo feitos estudos para mais tres caminhos de ferro para o Transvaal. São estes as linhas de Koomalia Poort para os campos de Ouro de Murchison, de Johannesburg para os campos auríferos de Kaap, e de Pretoria para a rede do caminho de ferro do Natal em Charlestown. Appareceu agora um projecto, para o qual, diz-se, capitalistas de Londres offereceram levantar 1.500.000 libras. Trata-se de uma linha de Kimberley, na Colonia do Cabo, para Bloemfontein, no Estado livre d'Orange, seguindo d'ali para Harrismith, no Natal, percorrendo assim um longo trajecto por terras cerealificas e territorios ricos de minerios. Um projecto ainda mais importante, mas que ainda está em embrião, seria a linha de Walfisch-Bay, (na costa occidental, ao Transvaal, atravessando Bechuanaland, a qual, se fôr ávante, restabeleceria completamente os centros de actividade commercial na Africa Austral. Substituiria a cidade do Cabo como o primeiro porto commercial para vapores Europeus.—Está em via de construcção uma nova linha para ligar os districtos agricolas na provincia de Sudoeste da Colonia do Cabo com a cidade do Cabo, e estão projectadas varias linhas ligeiras na Kafria e em outras partes.

### ESTADOS-UNIDOS

Estatisticas interessantes.—Durante o anno passado foram construidos, nos Estados Unidos, 4:062 milhas de via nova, não incluindo algumas centenas de milhas de ramaes e ligações industriaes particulares, etc. Linhas novas não foram construidas, em 1892, nos Estados de Vermont, Rhode Island, Connecticut, Delaware, Nevada, e Kansas. Washington está em primeiro lugar com 421 milhas de linhas novas; depois vem Pennsylvania com 257 milhas em 46 linhas differentes, o que dá um termo médio de 5 1/2 milhas por linha. A somma de milhas de caminho de ferro construidos durante os ultimos 10 annos é de 61:559; durante os ultimos 20 annos de 104:600 milhas. Está calculado que em Dezembro de 1892 havia 174:663 milhas de via ferrea nos Estados Unidos. A seguinte tabella mostra a construcção de novas linhas na ultima decada:

Annos	Milhas	Annos	Milhas
1883 .....	6:743	1888 .....	7:028
1884 .....	3:924	1889 .....	5:606
1885 .....	2:984	1890 .....	5:671
1886 .....	8:037	1891 .....	4:471
1887 .....	12:983	1892 .....	4:062

### As locomotivas electricas nos Estados Unidos

Trata-se actualmente nos Estados Unidos de substituir por locomotivas electricas as locomotivas ordinarias para a passagem dos grandes tunneis, em que o fumo se torna demasiado incommodo.

Segundo a *Revue Scientifique*, a companhia dos caminhos de ferro de Baltimore e Ohio acaba de decidir o estabelecimento nas proximidades d'um tunnel d'um serviço electrico, que fornecerá a força necessaria a tres locomotivas electricas de 80 toneladas, devendo dar um esforço de tracção de 15:000 kilos com a velocidade de 24 kilometros por hora.

A estação, de 2:500 cv., comprehenderá quatro motores e dynamos, reunidos directamente, e será estabelecida ao meio da secção que tem de servir, e que é da extensão de 4 kilometros.

Estas locomotivas deverão rebocar trens de mercadorias de 1:200 toneladas, com a velocidade de 24 kilometros, sobre uma rampa de 8 por 1:000, e comboios de passageiros com a velocidade de 48 kilometros.

Calcula-se em 200 o numero diario de trens.

O tunnel será igualmente illuminado a luz electrica.

### Nova sociedade

Os nossos amigos srs C. Mahony e E. C. Amaral acabam de estabelecer uma nova casa na rua Augusta 100, 2.º, para o commercio de commissões e consignações em grande escala e nas melhores condições, em relação com os principaes centros productores e consumidores do paiz e do estrangeiro, especialmente no que se refere á venda por grosso de metaes em bruto: ferro, cobre, zinco, estanho, chumbo etc; cobre em chapas, folha de Flandres, folha de ferro lisa, ondulada, para fabricação de pregos etc., arame de ferro, vigamentos e mais ferros de construcção, cimentos, motores, caldeiras, locomoveis e todos os appparelhos para as industrias e agricultura do paiz e colonias; cereaes á commissão, e todos os principaes artigos de exportação allemã para a Africa, etc.

Desejamos-lhes grande prosperidade.

### Mercado de metaes

#### Preços correntes da casa Morrison Kekewich & C.<sup>a</sup> de Londres

Cotações semanaes para Portugal e Hespanha, em 24 de fevereiro

Zinco	PREÇOS			
Caes Londres.....	17	5	-	-
Chapas de zinco				
F. o. b. Antwerp.....	21	-	-	21 10 -
Chapas de cobre				
F. o. b. Liverpool ou Londres.....	56	10	-	57 10 -
Arame de cobre				
F. o. b. Liverpool ou Londres.....	-	-	6 3/4	- - -
Ferro				
Chapas, North Country.....	6	-	-	6 5 -
" Staffordshire.....	7	-	-	7 5 -
" Belgian n.º 2.....	5	-	-	5 15 -
" " 3.....	5	15	-	- - -
Barras, North Country.....	6	5	-	6 10 -
" Staffordshire.....	6	-	-	6 5 -
" Belgian n.º 2.....	4	14	-	- - -
" " 3.....	5	-	-	- - -
Barras T. North Country.....	7	-	-	7 10 -
" Staffordshire.....	7	-	-	7 7 6
" Belgian n.º 2.....	5	15	-	- - -
" " 3.....	6	5	-	- - -
Angulos, North Country.....	6	-	-	6 5 -
" Staffordshire.....	6	5	-	6 10 -
" Belgian n.º 2.....	5	2	6	- - -
" " 3.....	5	10	-	- - -
Para arcos, M. M. & C. <sup>a</sup> .....	6	-	-	6 5 -
" W. I. W.....	6	7	6	- - -
Folha de Flandres				
B. I. Coke.....	-	12	-	- 14 6
C. A. Charcoal.....	-	14	6	- 17 6
Chapas de ferro galvanizado ondulado				
20 G..... f. o. b. Liverpool	10	5	-	11 - -
22 e 24 G..... " "	11	5	-	11 15 -
Chapas de latão				
F. o. b. Londres ou Liverpool.....	-	-	6 3/4	- - -
Arame de latão				
F. o. b. Londres ou Liverpool.....	-	-	5 1/2	- - -
Tubos de chumbo				
F. o. b. Londres.....	12	-	-	12 5 -
Chapas de chumbo				
F. o. b. Londres.....	11	10	-	11 15 -
Estanho em lingotes				
F. o. b. Londres e Liverpool.....	96	10	-	97 - -
Estanho em barras				
F. o. b. Londres e Liverpool.....	97	10	-	98 - -
Prata.....			38 5/16	
Manganez				
(Por unidade de metal mang).....	-	1	-	- 1 3

#### Preço da casa Harrington & C.<sup>a</sup> de Liverpool

Em 17 de fevereiro

Prata.....	38 1/2
------------	--------



## Arrematações

### Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Pela uma hora da tarde de 7 de março proximo, perante a direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de cem molas espiraes de suspensão para os penduraes das carruagens. O depósito provisorio para poder licitar é da quantia de 37.000 réis na thesouraria d'estes caminhos de ferro.

Lisboa, 2 de fevereiro de 1893.

Pela uma hora da tarde de 9 de março proximo, na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 400 barras de ferro para grelhas de locomotivas.

O depósito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 37.000 na thesouraria d'estes caminhos de ferro.

Lisboa, 17 de fevereiro de 1893.

Pela uma hora da tarde de 3 de março proximo, perante a direcção dos caminhos de ferro sul e sueste, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de mil e duzentos kilogrammas de metal branco.

O depósito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 10.000, na thesouraria d'estes caminhos de ferro.

Lisboa, 18 de fevereiro de 1893.

Pela uma hora da tarde de 23 de março proximo, no governo civil de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 6.000 toneladas metricas de carvão de pedra. O depósito para poder licitar é da quantia de 855.000 réis na thesouraria d'estes caminhos de ferro.

Lisboa 21 de fevereiro de 1893.

Pela uma hora da tarde de 17 de março proximo, na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 600 tubos de ferro para caldeiras de locomotivas.

O depósito provisorio para poder licitar é da quantia de réis 30.000 na thesouraria d'este caminho de ferro.

Lisboa 25 de fevereiro de 1892.

Para qualquer d'estas arrematações os depositos provisorios serão posteriormente elevados aos definitivos de 5 % da importancia total da arrematação por aquelles dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depositos que terão logar na caixa geral dos depositos á ordem d'esta direcção.

As condições dos concursos estão patentes na secretaria da direcção, Largo do Carmo n.º 32, onde podem ser examinadas desde as 10 horas da manhã até ás 4 horas da tarde.

### Caminhos de ferro do Minho e Douro

No dia 6 de março proximo, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes d'estes caminhos de ferro, em Campanhã, e em presença do respectivo chefe, serão recebidas propostas em carta fechada para o fornecimento de 8.000 kilogrammas de petroleo.

O fornecimento será feito segundo as condições para elle estabelecidas e que se acham patentes na mesma secretaria, onde podem ser examinadas nos dias não feriados, desde as 11 horas da manhã até ás 3 da tarde.

Os concorrentes são obrigados a apresentar uma amostra do petroleo a fornecer.

Os concorrentes são obrigados a fazer o deposito provisorio de 12.000 réis no cofre d'estes caminhos de ferro e a apresentar no acto do concurso o respectivo documento, para poderem ser admittidos á licitação.

As propostas serão redigidas da seguinte forma: «O abaixo assignado (nome, profissão e morada do proponente) obriga-se a fornecer á direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, e sob as condições a que se refere o annuncio de 20 do mez de fevereiro ultimo, 8.000 kilogrammas de petroleo, equal á amostra apresentada antes do concurso, pelo preço de ...»

Data e assignatura do proponente. Toda a proposta que não estiver conforme com o presente annuncio, será nulla e de nenhum effeito.

Porto, 20 de fevereiro de 1893.—O chefe do serviço, Augusto P. L. Pitta de Ortigueira Negrão.

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Compra de papel

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes procederá no dia 2 de março á 1 hora da tarde no Edificio da Estação Central do Rocio á abertura de propostas para o fornecimento de:

Papel para escrever, papel para impressão, subscriptos.

O caderno d'encargos respectivo está patente na Repartição d Contabilidade dos Armazens.

As propostas em carta fechada e lacrada com a designação no subscripto de *proposta para o fornecimento de papel*, deverão ser dirigidas ao engenheiro chefe dos armazens na repartição de contabilidade, em Santa Apollonia, até as 12 horas da manhã do referido dia 2 de março.

Para concorrer a este fornecimento, deverá cada proponente fazer o deposito provisorio de 100.000 réis na Caixa da Companhia.

Lisboa 10 de fevereiro de 1893.

#### Compra de vidros diversos

Esta Companhia recebe propostas até a uma hora da tarde de 14 do proximo mez de março para o fornecimento de 2250 chapas de vidro para carruagens e fourgons, 2000 tubos para niveis, 1000 bacias para lanternas de carruagens, e 750 vidros diversos para lanternas e discos de comboios.

As condições, desenhos e amostras estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados.

Lisboa 21 de fevereiro de 1893.

#### Compra de tintas e verniz

Esta companhia recebe propostas até á uma hora da tarde de 13 do proximo mez de março, para o fornecimento de tinta cinzenta Ruolz, amarello gemmado e verniz para trens.

As condições estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados.

Lisboa, 23 de fevereiro de 1893.

#### Compra de parafusos para barretas

Esta companhia recebe propostas até á uma hora da tarde de 15 de março para o fornecimento de 60.000 parafusos de ferro com anilha d'aço para barretas, segundo desenho e condições que estão patentes na repartição central dos armazens, edificio da estação do Caes dos Soldados.

Lisboa, 23 de fevereiro de 1893.

Typographia do Commercio de Portugal — 35, Rua Ivens, 41.

Papel feito especialmente pela Companhia do PAPEL DO PRADO.

## Fundição do Ouro — PORTO

# CHARRUAS S. S.

A FUNDIÇÃO DO OURO, no anno findo de 1892, debaixo da direcção do habil regente agricola o ex.<sup>mo</sup> sr. Joaquim de Souza dos Santos, introduziu importantes melhoramentos na charrua do systema americano, a respeito das quaes diz, n'uma carta datada de 14 de julho do mesmo anno, o ex.<sup>mo</sup> sr. Augusto Serrão de Faria Paiva, da Azinhaga, no conselho de Santarem, o seguinte:

Fiquei encantado com o bom serviço produzido pela bella Charrua S. S. Faz optimo trabalho, vira a leira com a maior perfeição, e o rêgo é, em toda a altura, de equal largura.—Nas terras sequissimas das nossas propriedades, e que custam muitissimo a trabalhar, profunda-se a lavoura até 0,26 sem difficuldade. — Creio que a altura, quando o terreno em boas condições, será de 0,36.—Far-me-ha o amigo o favor de me enviar mais duas charruas para a estação de Matto de Miranda.

Tão auctorisada informação prova os bons effeitos dos melhoramentos introduzidos, e a grande conveniencia de se fazer uso d'estas charruas.

Porto e Fundição do Ouro, 7 de fevereiro de 1893.

O director gerente

Luiz Ferreira de Souza Cruz.



## AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES

## RECOMMENDADAS

## MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS

## Recommandées

**Lisboa.**—Amancio José Alves—rua dos Bacalhoeiros.  
**Lisboa.**—Edwards Brothers—rua dos Fanqueiros, 30.  
**Lisboa.**—Rodolfo Reck—rua dos Douradores, 21.  
**Lisboa.**—José Monteiro da Silva—Travessa de S. Nicolau 19.

**Lisboa.**—Carlos C. Dias—vinhos, fructas, e outras commissões,—rua do Jardim do Regedor, 35.  
**Lisboa.**—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta 100, 2.º.  
**Leiria.**—Antonio C. d'Azevedo Batalha.  
**Santarem.**—José F. Canha.  
**Portalegre.**—Brito & Irmãos, agencia de despachos.  
**Porto.**—Augusto Laverre—rua de S. Francisco.  
**Covilhã.**—José do Nascimento Arraiano—casa de commissões.  
**Londres.**—Fernando Demolder—21 Gt. St. Helens.  
**Liverpool.**—Edwards Brothers—Alexandra Buildings.  
**Manchester.**—Edwards Brothers—Jackson Row, 14.  
**Hamburgo.**—Augusto Blumenthal.

## AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recommendamos, porque praticamente conhecemos o seu serviço

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

N. B. — Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE

**LISBOA** Braganza Hotel — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre. — Propr. Victor Sassetti.

**LISBOA** Hotel Durand — Rua das Flores, 71 — 1.ª class — English family hotel. — Proximo de theatros e centro da cidade. — Gabinete de leitura.

**LISBOA** Hotel Universal — Chiado — No centro da cidade, proximo de theatros, passeios, ministerios, etc. — Banhos — trens. — Preços modicos.

**LISBOA** Hotel Camões — Travessa de S. Nicolau, 13 — No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros. — Desde 1\$000 réis por dia.

**LISBOA** Grand Hotel Central — Caes do Sodré — Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

**LISBOA** Hotel Alliance — Chiado — No centro do commercio, theatros e passeios — aposentos para familias — Diaria 1\$200 a 4\$500 réis.

**LISBOA** Hotel Atlantico — Largo do Corpo Santo, 13 — Dans le centre de la capitale et près du Tage, tramways pour toute la ville. — 1\$000 à 2\$500 par jour.

**LISBOA** Grande Hotel Continental — Largo de S. Domingos, 16, proximo da estação central do Rocio — Serviço esmerado. — Prop. Manuel Gonçalves.

**LISBOA** Hotel Avenida — Maison de 1.º ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures. — Avenida, 55 — Propr. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

**LISBOA** London Hotel — Caes do Sodré, rua e travessa do Corpo Santo, entrada em n.º 10 — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1\$000 réis em diante.

**LISBOA** Hotel Borges — Chiado, 108 — Três frentes, proximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — telephone — banhos, etc.

**LISBOA** Grand hotel de l'Europe. — Maison française de 1.º ordre — au centre de la ville. — Prop. M. Estrade. 16, rua do Carmo.

**LISBOA** Hotel Francfort — T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio. — Grande conforto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 réis por pessoa.

**LISBOA** Meubles d'art et antiquités ameublements de style — Largo de S. Carlos, 30 e 32 — Propr. Augusto José Barreira.

**CASCAES** Hotel Central. — De 1.º ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Grand confortable — On parle toutes les langues.

**CASCAES** Hotel do Globo. — Praça da Rainha D. Amelia. Um dos melhores da villa, cozinha esmerada, jantares para casamentos, etc. — Proprietaria Anna Vieira.

**CINTRA** Lawrence's Hotel — Frequentado pela primeira sociedade portugueza e estrangeira. Bons quartos e salas por preços modicos.

**CINTRA** Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000. — Prop. João Nunes.

**CALDAS DA RAINHA** Hotel Central. Largo das Gralhas, 28. O mais proximo do estabelecimento balnear. Prop. Joaquim Antonio dos Santos.

**CALDAS DA RAINHA** Hotel Alliança. — Rua do Olival, 51. Bom tratamento e aceio; preços: 1\$000 a 1\$500 rs. Prop. J. A. S. Vasconcellos.

**COIMBRA** Hotel dos Caminhos de Ferro — No centro da cidade. O maior aceio e conforto — Preços modicos — Praça 8 de maio, 27. Prop. J. Gomes Ribeiro.

**LUSO-BUSSACO** Hotel Lusitano. — Serviço regular; bons quartos e aceio. Preços: 900 a 1\$200 réis cada pessoa. Prop. Antonio Pereira da Silva.

**LUSO-BUSSACO** Hotel Serra. — Magnificos quartos, boa meza, lindas vistas e jardim. Preços 900 e 1\$000 conforme os quartos. Prop. Manuel G. Serra.

**BUSSACO** Hotel Restaurant da Matta. — Service de 1.º ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. Prop. Paul Bergamin.

**PRAIA DA NAZARETH** Grand hotel Club. — Magnificas accomodações, asseio inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado. Prop. A. de S. Romão.

**PORTO** Hotel de Francfort — O melhor e mais central da cidade — Saões, banhos, correio e telepho — Serviço de 1.ª ordem. — Prop. Adriano & François.

**PORTO** GRANDE HOTEL DE PARIS. — Maison de premier ordre, tenue à la française, située au centre de la ville Bains, salons de lecture et de réception. Boite aux lettres. Splendide jardin et hotel éclairé à la lumière électrique. On parle toutes les langues. — Aurière, propriétaire.

**PORTO** Hotel Bragança. — Aceio, n.ºesa abundante e variada, vinho à discreção. Diaria, 1\$200 a 1\$000 réis. — Table d'hôte bien servie, vin à discrétion.

**PORTO** Grande hotel do Porto. — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.

**PORTO** Hotel Continental. — R. Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados Frente do correio, theatros, muito central. Prop. Lopez Munhós

**PORTO** Grande Hotel Portuense. — Batalha, 122. Serviço de 1.ª ordem. Proximo ao correio, theatros etc. Desde 1\$200 por dia incluindo vinhos. Prop. Pedro Vasques.

**PORTO** Grande Hotel America Central. — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos, caixa do correio etc. Aceio e bom serviço. Preços de 1\$000 a 1\$400 réis diarios.

**COVILHã** Hotel Central do Castella — Largo do Pelourinho. — Bom serviço de mesa — quartos confortaveis desde 1\$000 réis por dia.

**VIGO** Hotel Continental — Magnifica situação em face da ria, proximo de theatros, casinos, passeios, banhos etc. Preços 1\$200 a 1\$600 por dia. Prop. João José de Souza.

**GOUVEIA** Hotel Hortas. — Paragem indispensavel a todos que se dirigirem á Serra da Estrella. Bom serviço. Trens e cavallos para a Serra e caminho de ferro. Preços modicos.



SOCIÉTÉ ANONYME FRANCO-BELGE  
POUR LA FABRICATION DE  
**L'ACCUMULATEUR TUDOR**  
A PLAQUES INUSABLES  
COMPANHIA DE ELECTRICIDADE

Accumuladores para estações centraes e installações particulares; mais de 1:400 baterias installadas no continente; acumuladores transportaveis para tracção, iluminação de comboios, etc.

**TIPOS ESPECIAES DE GRANDE CAPACIDADE PARA ESTAÇÕES CENTRAES**

**Garantia:**—A Sociedade encarrega-se da conservação e garantia das suas baterias de acumuladores durante um periodo variavel até 10 annos, mediante uma retribuição annual de 4 a 10 % do seu valor de venda, e segundo a importancia e as condições de funcionamento d'essas baterias. No final d'esse praso far-se-hão experiencias que demonstrem que as baterias estão ainda em estado de fornecer o trabalho total que a Sociedade garantiu.

Escriptorio tecnico e de administração em Paris, 19, rue de Rocroy

Administração central em Bruxellas, 26, Montagne aux Herbes Potagères

A Sociedade é a unica proprietaria em Portugal e Hespanha das patentes **TUDOR**; os falsificadores serão perseguidos rigorosamente. Todas as placas levam gravada uma marca da fabrica depositada com o nome **TUDOR**

**Companhia Geral de Electricidade**  
**EM BERLIM**

**CAPITAL SOCIAL DESEMBOLSADO 20.000:000 MARCOS**

**SUCCURSAL PARA HESPANHA E PORTUGAL**

**LEVI & KOCHERTHALER, Madrid**

**C**ONSTRUÇÃO DE Machinas de vapor—Dynamos de correntes continuas, alternativas e rotativas—Electromotores—Lampadas incandescentes (produção annual DOIS MILHÕES de lampadas)—Arcos voltaicos e carvões—Cabos e arames—Cordões flexiveis—Instrumentos de medição e regulção—Commutadores para estações centraes—Taboas de distribuição—Portalampadas—Cortacircuitos—Isoladores—Tubos de caoutchuc—Interruptores—Supportes etc., etc.—Accumuladores **Tudor**—Apparelhos de lampista e cristalania electrica—Material fixo e circulante de tramways e caminhos de ferro electricos.

DEPOSITO DE MATERIAL EM MADRID PARA INSTALLAÇÕES DE 30:000 LAMPADAS

Officinas technicas de construcção: Carrera de San Jeronimo, 42

**GABINETE DE MEDIÇÕES—LABORATORIO—OFFICINAS**

**Representação geral do contador ARON—Estações centraes de luz electrica**

Construidas e em construcção em Hespanha e Portugal de 1890 até 1893

Madrid, Companhia Madrileña—Santander—Aranjuez—Ubeda—Jerez de la Frontera—Badajoz—Valdepeñas—Haro—Cabra—Huesca—Mondónedo—Monte Estoril (Portugal)—Casas Consistoriales (Barcelona.)

Varias installações particulares em Madrid,

contandose entre ellas o Banco de Hespanha—o Palacio do Congresso—a estação Central de Telegraphos, etc.

**ENCERADOS E LONAS IMPERMEAVEIS**

DE

**EM. VAN CAMPENHOUT** succ. de H. Paysant

Escriptorio: Rue Brechaud, 57, Bruxellas

Manufatura em LACKEN

Encerados de caminhos de ferro para wagons, wagonets, aventaes, cortinas, reposteiros, etc. Encerados para escadas de salvamento e material de incendios. Lonas impermeaveis para navios e coberturas. Encerados pardos (crus), verdes e escuros para cobrir cimentos, cal, phosphatos, farinha, cereaes, ferragens, etc.

**DYNAMITE GOMMA**

**1\$100 RÉIS O KILO**

**FABRICA NA TRAFARIA**

Preços:—Dynamite n.º 1, cada kilogramma 1\$000 réis

” ” ” 3, ” ” 540 ”

Capsulas, a caixa de 100: D. 540 réis—T. 800 réis.

—Q. 950 réis.

Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

**Agentes em Lisboa:**—Lima Mayer & Filhos. R. da Prata, 59, 1.º

Agente no Porto: José R. Pinto e Pinho, R. do Almada, 109 e 111



# Sementes de horta, jardim, pastos para gados, etc.

## Casa Frederico Daupias

### 35, 1.º Rua Nova do Carmo, 35, 1.º

Esta casa, a primeira do paiz que conserva um deposito permanente e completo de todas as variedades de sementes das melhores proveniências estrangeiras, e que melhor se adaptam ao nosso clima, bem reconhecido por experiencia propria, e bem comprovado pelo favor sempre crescente do publico, recommenda-se aos amadores, proprietarios e lavradores pela certeza que offerece de encontrarem todo o anno sementes novas, garantidas, de confiança absoluta e sem competencia.

**Repolho d'Hollanda.** — De pé alto e de pé curto, semente nova, e de 1.ª qualidade. Venda a miúdo e por grosso.

**Ervilhas.** — Nova chegada das especies mais apuradas e productivas INGLEZAS, AMERICANAS e HOLLANDEZAS. Semeiam-se na presente occasião.

**Feijões.** — Chegou uma immensa variedade das melhores e mais bonitas especies, de todas as côres e qualidades; umas para comer em verde, de vagens muito finas sem fio nem pergaminho, outras de debulhar, de diferentes especies as mais superiores: Os CARRAPATOS e de DEBULHAR, em variedades de trepar e anãs. Já se podem principiar a semear d'esta epoca em deante.

## SEMENTES DE FLORES

Ha n'esta casa sementes das mais lindas variedades de flores para serem semeadas na presente estação, proprias

para vasos, canteiros, etc. conforme o extracto, com gravuras, do

## Catalogo Geral de Flores

DA

### CASA FREDERICO DAUPIAS

Este livro, que se acha registado, dá a descripção de cada flor, indica as epochas de sementeira e contém desenvolvidas instrucções sobre a cultura das diferentes variedades de flores e sua applicação para canteiros, acafates, bordaduras, vasos, etc., e estará á venda em breves dias pelo preço de 150 réis, e pelo correio 160 réis.

**Tojo mollar.** — Deve-se semear agora este excellente pasto, que se dá em todos os terrenos. Semente nova a 600 réis o kilo.

**Sementes de hortaliças.** — Sementes de todas as variedades que se cultivam, CONFORME O CATALOGO, com as epochas de sementeira, que se entrega ou remette a quem o requisitar.

D'esta data em diante já se semeiam todas as hortaliças.

**Ray-Grass (relva).** — As melhores variedades inglezas para jardins e prados e tambem *Lawn-Grass*, mistura preparada para terrenos seccos e magros.

**Pasto para gado.** — Beterraba vermelha gigante e amarella, dita branca, cenoura amarella comprida, dita vermelha comprida, chicoria de folhas largas para cavallos, ervilhaca, fava cavallina, feno, lupulina, produzindo bem em todos os terrenos seccos e de qualidade mediocre, luzerna, nabo grande inglez, samfeno de 2 cortes, saraceno (excellente forragem), trevo, etc.

**Grainha de vinha americana.** — As melhores variedades.

**Bacello americano.** — Um producto directo, não precisando ser enxertado. Variedade de 1.ª ordem. Indifferente ao mildew e outras molestias, dando-se bem em todos os terrenos e em todas as exposições.

## 35, 1.º — Rua Nova do Carmo — LISBOA

## VALLS HERMANOS

ENGENHEIROS CONSTRUCTORES

Officinas de fundição e construcção

FUNDADA EM 1854

19, CALLE DEL CAMPO SAGRADO, 19

(Ensanche, Ronda de São Paulo)

## BARCELONA

Premiados com medalhas de ouro, prata, 3 grandes diplomas de honra e 2 de progresso pelas suas especialidades

Machinas e installações completas dos mais modernos systemas, para:

Fabricas de moagem de oleos, em pequena ou grande escala (prensas hydraulicas, de engrenagem, de volante ou alavanca etc.)

Fabricas de massas alimenticias, movidas a vapor ou por cavallos.

Fabricas de chocolate em pequena ou grande escala, movidas a braço, por cavallo ou por motor.

Prensas para vinhos, bombas para trasfegar. Machinas de vapor, motores a gaz, turbinas, bombas, noras, transmissões, guilhotinas.

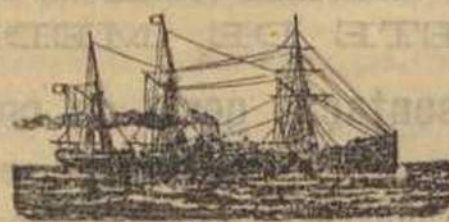
Especialidade em prensas hydraulicas e de todas as classes, para todas as applicações, segundo modelos dos seus systemas privilegiados.

Esta casa tem montado installações em toda a Hespanha, America e estrangeiro. — Numerosas referencias.

Telegr: — VALLS, CAMPO SAGRADO, BARCELONA

## Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Em 31 de março o paquete MAGDALENA para:  
Pernambuco, Maceió, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo  
e Buenos-Ayres

Para Southampton

O paquete THAMES esperado em 7 de março

As recommendações para passageiros são inexcusáveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cosinheiro e creados portugueses.

## AGENTES

Em Lisboa: — KNOWLES RAWES & C.ª — R. dos Capellistas, 31, 1.º

No Porto: — W. C. TAIT & C.ª — Rua dos Inglezes, 23, 1.º



ORGANISAÇÃO DOS SERVIÇOS FISCAES  
DE  
EXPLORAÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO

E DO  
RESPECTIVO PESSOAL

APPROVADA

POR

DECRETO DE 1 DE DEZEMBRO DE 1892



LISBOA

IMPrensa NACIONAL

1893



ORGANISAÇÃO DOS SERVIÇOS FISCAES  
DE  
EXPLORAÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO  
E DO  
RESPECTIVO PESSOAL

APPROVADA

POR

DECRETO DE 1 DE DEZEMBRO DE 1892



LISBOA  
IMPRESSA NACIONAL

1893



## RELATORIO

Senhor. — Esta organização tem em vista conseguir tres resultados principaes, que todos se devem considerar de incontestavel utilidade publica, e são :

1.º Realisar, sem prejuizo do bem ordenado e methodico estabelecimento de todos os serviços a cargo do ministerio das obras publicas, commercio e industria, uma economia que se poderá calcular em 375:000\$000 réis annuaes;

2.º Evitar, por todos os meios possiveis, a agglomeração n'aquella secretaria d'estado, e suas dependencias, de um numero indefinido de funcionarios, em completa desproporção com as exigencias dos serviços que ha a desempenhar, e representando um onus superior ás forças do thesouro publico;

3.º Remodelar, emfim, esses serviços de modo a poderem satisfazer, quanto possivel, a todas as exigencias de uma bem entendida orientação theorica e ao mesmo tempo ás indicações, que as boas praticas já hoje têm consagrado.

Para attingir os fins acima indicados vimos submeter ao exame de Vossa Magestade, e solicitar a respectiva approvação para dez projectos de decretos, a saber:

1.º Organização dos serviços internos do ministerio das obras publicas, commercio e industria;

2.º Organização geral dos serviços de obras publicas e minas e do pessoal technico respectivo;

3.º Organização dos serviços telegrapho-postaes e do pessoal que os desempenha;

4.º Organização dos serviços agricolas e dos quadros do seu pessoal technico;

5.º Organização dos serviços estatisticos;

6.º Organização dos serviços nas direcções de caminhos de ferro explorados pelo estado e do respectivo pessoal;



7.º Organização dos serviços fiscaes de exploração de caminhos de ferro e do respectivo pessoal;

8.º Organização dos serviços hydraulicos e do respectivo pessoal;

9.º Organização dos serviços de estradas, edificios publicos e obras especiaes, e dos quadros do respectivo pessoal;

10.º Organização do quadro do pessoal que desempenha o serviço dos pagamentos no ministerio das obras publicas, commercio e industria.

A economia total de 375:000\$000 réis, a que já nos referimos, e que pretendemos attingir, será a resultante da promulgação dos decretos acima indicados, concorrendo cada um d'elles approximadamente para esse resultado pela seguinte fórma:

Projecto n.º 1 — Economia approximada no periodo definitivo .....	91:000\$000
Projecto n.º 2 — Idem.....	120:000\$000
Projecto n.º 3 — Idem.....	32:000\$000
Projecto n.º 4 — Idem.....	30:000\$000
Projecto n.º 5 — Idem (a).....	—\$—
Projecto n.º 6 — Idem.....	15:000\$000
Projecto n.º 7 — Idem.....	53:000\$000
Projecto n.º 8 — Idem (b).....	—\$—
Projecto n.º 9 — Idem.....	22:000\$000
Projecto n.º 10 — Idem.....	12:000\$000
Total.....	375:000\$000

Para demonstrar como estes resultados se tornarão effectivos, para dar uma idéa geral, das razões que imperaram no animo do governo, alem das que tenham um character economico, para propor a remodelação de todos os ramos de serviço do ministerio das obras publicas, commercio e industria, para organizar em bases definidas, todos os quadros do pessoal dependente d'aquella secretaria d'estado e emfim para justificar as alterações e modificações introduzidas na legislação vigente d'este ministerio, tem o governo a honra de apresentar á consideração de Vossa Magestade o presente relatorio onde os dez projectos de decretos, acima indicados, serão analysados em outros tantos capitulos especiaes.

(a) A economia resultante d'este projecto de decreto acha-se incluída nas duas primeiras verbas.

(b) A economia resultante d'este projecto de decreto acha-se incluída nas verbas respectivas aos projectos n.ºs 2, 9 e 10.

## CAPITULO VII

### Organização dos serviços fiscaes de exploração de caminhos de ferro e do respectivo pessoal

O projecto de organização dos serviços da fiscalisação de caminhos de ferro, explorados por companhias ou empresas, tem em vista satisfazer com o minimo despendio para o estado as exigencias dos differentes serviços fiscaes, reduzindo o pessoal dos quadros existentes ao estrictamente necessario e remodelando alguns d'estes serviços de accordo com os principios que a pratica tem demonstrado deverem adoptar-se, a fim de tornar mais completa e efficaz a acção do pessoal encarregado da fiscalisação.

São estes serviços distribuidos por duas direcções, como o estavam, com a séde em Lisboa.

São supprimidas n'esta organização as differentes repartições comprehendidas nas direcções fiscaes, substituindo-as em cada direcção por uma unica secretaria onde se exercem os serviços centraes e dando-se ás divisões dos serviços o pessoal indispensavel para os respectivos trabalhos de gabinete e expediente.

Nos serviços a cargo das divisões de via e obras e de material e tracção adopta-se, com poucas alterações, o que a este respeito se acha prescripto nos regulamentos em vigor, augmentando-se de alguns kilometros o limite maximo das circumscripções; supprimem-se os logares de fiscaes principaes de telegraphos, pharoes, pesos e balanças, ficando, com vantagem, as funções desempenhadas por estes funcionarios a cargo do pessoal das circumscripções de via e obras na parte relativa ás linhas telegra-



phicas propriamente ditas, e do das divisões do movimento e tráfego em tudo o que diz respeito aos serviços fiscalizados por aquelles funcionarios dentro do recinto das estações.

Pelo presente projecto de organização são supprimidos os logares de adjuntos das divisões do movimento e tráfego, devendo os engenheiros chefes d'estes serviços ser coadjuvados pelas seguintes categorias de empregados: inspectores do movimento, inspectores do tráfego, chefes de circumscripção e fiscaes de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classe do movimento e tráfego.

As funcções exercidas pelos inspectores do movimento e do tráfego correspondem em parte ás dos chefes da 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> secções dos serviços internos das divisões do movimento e tráfego, logares que por esta organização são supprimidos.

Aos chefes das circumscripções do movimento e tráfego compete exercer as funcções a cargo dos fiscaes principaes, e coadjuvar, dentro dos limites das suas respectivas circumscripções, os inspectores do movimento nas suas visitas ás linhas e os inspectores do tráfego no exame da escripturação das estações.

Não é apenas nas estações extremas e de entroncamento que a acção fiscal se deve exercer permanentemente; ha outras estações cuja importancia requer a inspecção diaria e continua de todos os seus serviços, e onde portanto se devem igualmente estabelecer postos fiscaes. A organização actualmente em vigor dispõe que do serviço de cada posto seja encarregado apenas um fiscal do movimento e tráfego, o que sem duvida é inexequivel se se attender á permanencia e importancia d'esse serviço, tornando-se indispensavel o contar-se, pelo menos, com dois d'estes empregados para cada posto e com tres para os de excepional importancia.

A pratica dos serviços fiscaes levou igualmente a alterar a base, até hoje adoptada, na fixação do numero de empregados subalternos das circumscripções do movimento e tráfego, que era calculado em funcção do maior ou menor numero de comboios de passageiros em circulação nas differentes linhas, mostrando tambem que é muito pouco efficaz a acção fiscal exercida pelo acompanhamento permanente dos comboios.

Durante a marcha a fiscalisação dos serviços da tracção acha-se a cargo do pessoal da divisão encarregada especialmente d'esses serviços, e nem mesmo os empregados

do movimento possuem os conhecimentos necessarios para poderem proceder a essa inspecção. Emquanto ao exame do modo como são cumpridas as disposições regulamentares, relativas á protecção dos comboios, pelos guardas de vias e passagens de nível, e pelo pessoal de conservação, acha-se essa fiscalisação igualmente a cargo do pessoal das divisões de via e obras e de tracção, que, devendo ordinariamente viajar nas machinas, melhor póde proceder a esse exame do que o pessoal do movimento; acrescendo alem d'isso que esta fiscalisação, para ser efficaz, não caee de ser permanente.

Durante as paragens dos comboios nas estações secundarias os empregados que os acompanham pouca ou nenhuma fiscalisação podem exercer nos serviços do movimento d'essas estações, vista a pequena demora d'essas paragens; e nas estações de maior importancia a sua acção é dispensavel, attendendo a que n'essas estações se devem estabelecer postos permanentes.

A pratica tem igualmente demonstrado, que os agentes fiscaes, que acompanham os comboios, pouco ou nenhum serviço prestam quando durante a marcha tem logar alguma occorrença extraordinaria. Não se effectuando este acompanhamento, nem por isso a acção da fiscalisação deixará de efficazmente se fazer sentir, visto os empregados dos serviços internos e externos dos postos, e dos troços de via e obras, mais proximos, serem obrigados a seguir immediatamente para o local onde se tenha dado essa occorrença.

O acompanhamento permanente dos comboios é, portanto, pouco efficaz, se não desnecessario, e a esse acompanhamento sacrifica a organização actualmente em vigor a inspecção dos serviços das estações, comprehendidas entre os postos, serviços que hoje não são fiscalizados, visto os empregados que acompanham os comboios os não poderem fiscalisar durante as curtas paragens n'aquellas estações.

Segundo esta ordem de idéas, estabelece-se que, em cada posto, alem do pessoal para o seu serviço interno, haja o numero indispensavel de empregados para a fiscalisação dos serviços das estações intermedias e para o acompanhamento dos comboios que por motivos especiaes superiormente forem indicados. O numero d'estes empregados é dependente da importancia d'aquellas estações, parecendo, porém, bastante dever calcular-se em media dois fiscaes para o serviço de doze estações.



Alem da fiscalisação e policia de todos os serviços indicados, serão estes funcionarios igualmente encarregados de examinar nas estações se é feita com exactidão e regularidade a applicação das tarifas.

Os logares de fiscaes e agentes fiscaes de 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes, que se encontram na organização em vigor, são englobados por este projecto de decreto em duas unicas classes ou categorias de empregados: fiscaes de 1.<sup>a</sup> e de 2.<sup>a</sup> classe do movimento e tráfego. A cargo dos primeiros fica especialmente a direcção dos postos permanente hoje encarregados aos fiscaes do movimento e tráfego, sendo os fiscaes de 2.<sup>a</sup> classe incumbidos de coadjuvar os de 1.<sup>a</sup> nos serviços internos d'estes postos, de fiscalisar as estações intermedias e de acompanhar eventualmente os comboios.

Supprime-se a classe de fiscaes do movimento e tráfego, encarregando os actuaes empregados d'esta categoria da direcção dos postos e garantindo-lhes os vencimentos que hoje recebem. Supprimem-se igualmente os logares de agentes fiscaes de 3.<sup>a</sup> classe, por desnecessarios, visto as funções que exercem serem completamente iguaes ás que ficam a cargo dos fiscaes de 2.<sup>a</sup> classe.

Com a actual organização dos serviços do movimento e tráfego não seria possivel collocar na situação de disponibilidade, sem quebra das disposições d'aquella organização, os addidos ás classes de fiscaes e agentes fiscaes.

Todo este pessoal se acha hoje em serviço effectivo, apenas com as folgas indispensaveis, succedendo até por vezes, em dias de serviços especiaes e extraordinarios, seguirem alguns trens de passageiros sem serem acompanhados ou ter de se desguarnecer alguns postos para se empregar o seu pessoal n'aquelle serviço.

A organização em vigor dispõe que em cada posto permanente haja apenas um fiscal para desempenhar os serviços d'esse posto, o que é inexequivel, vista a permanencia, multiplicidade e importancia d'esses serviços; actualmente acham-se empregados n'esses postos, não só todos os fiscaes, incluindo os addidos, mas igualmente alguns agentes fiscaes de 1.<sup>a</sup> classe.

Por outro lado, adoptando a organização, actualmente em vigor, por base para a determinação do numero de agentes fiscaes do movimento e tráfego o numero de comboios de passageiros, que circulam diariamente nas diferentes linhas, basta que seja augmentado o numero d'es-

ses trens para que o pessoal, calculado n'uma dada epocha, e até mesmo nos differentes periodos de cada anno, se torne insufficiente passado pouco tempo. Alem d'isso, quando se organisaram os quadros do pessoal administrativo dos serviços externos das direcções fiscaes, parece ter-se tido em vista o reduzir, tanto quanto possivel, o numero de empregados effectivos, e não só se não previu a hypothese de um augmento na circulação dos comboios, como parece ter-se adoptado para base da fixação d'esses quadros o movimento das linhas na epocha em que esse movimento se acha reduzido ao seu minimo.

São estas as causas principaes que fazem com que o numeroso pessoal do movimento e tráfego, de que actualmente dispõem as direcções fiscaes, se ache na sua totalidade empregado no serviço effectivo, sem que, comtudo, ainda assim, se possa estender a sua inspecção aos serviços das estações, a não ser n'aquellas em que se acham estabelecidos os postos permanentes.

Pelo presente projecto de organização, satisfaz-se completamente ás exigencias do serviço, podendo dispensar-se não só um numero de empregados igual ao dos actuaes addidos ás classes dos fiscaes e agentes fiscaes do movimento e tráfego, como igualmente alguns dos que os quadros actualmente incluem na effectividade.

Pelo mappa n.º 1, annexo a este relatorio, e no qual se encontra feita a comparação entre o pessoal effectivo das direcções fiscaes de accordo com o presente projecto de organização e com a organização actualmente em vigor, se vê que no serviço de via e obras é necessario augmentar-se com mais nove o numero de fiscaes effectivos, o que foi devido, a ter-se, quando se fixaram os quadros da organização de 21 de fevereiro, reduzido demasiadamente o pessoal effectivo de via e obras, contando-se, sem duvida, com os addidos, que por aquella organização deviam continuar a fazer serviço. Estes nove agentes fiscaes, são tirados dos actuaes addidos.

Comparando-se a importancia total dos vencimentos do pessoal administrativo dos quadros da organização em vigor com a relativa ao pessoal comprehendido no presente projecto de organização, calculo que se acha feito no mappa n.º 1, vê-se que a favor d'este ultimo ha uma economia mensal de 754\$000 réis ou de 9:048\$000 réis por anno, não incluindo o pessoal addido aos differentes serviços.

Não é, porém, aquella a despesa realmente feita hoje com



o pessoal administrativo d'estas direcções. A essa importancia será necessario addicionar o vencimento do pessoal addido, que actualmente se acha ao serviço effectivo e que em vista da organização proposta póde ser collocado na disponibilidade.

Este pessoal addido, suppondo preenchidas as vacaturas que se têm dado até agora no pessoal effectivo, é o seguinte, com os vencimentos mensaes abaixo designados:

#### No serviço interno

2 Chefes do expediente:	
1 .....	45\$000
1 .....	35\$000
	<hr/>
1 Pagador.....	80\$000
1 Encarregado de pagamentos (gratificação e falhas).....	30\$000
2 Amanuenses de 1. <sup>a</sup> classe, a 30\$000 réis.	19\$500
5 Continuos, a 18\$000 réis .....	60\$000
3 Serventes, a 15\$000 réis .....	90\$000
	45\$000

#### Nos serviços externos

4 Fiscaes principaes, a 45\$000 réis .....	180\$000
2 Fiscaes do movimento e trafego, a 40\$000 réis .....	80\$000
47 Agentes fiscaes de 1. <sup>a</sup> classe, a 27\$000 réis .....	1:269\$000
11 Agentes fiscaes de 2. <sup>a</sup> classe, a 22\$500 réis .....	247\$500
49 Agentes fiscaes de 3. <sup>a</sup> classe, a 19\$500 réis .....	955\$500
que sommam.....	<hr/>
	3:056\$500

e representam a despesa annual de 36:678\$000 réis.

Esta verba sommada com a economia demonstrada pelo mappa junto na importancia de 9:048\$000 réis dá a economia de 45:726\$000 réis, que deve resultar d'esta organização proposta quando entre no periodo definitivo.

A economia de 36:678\$000 réis não é já realisavel na sua totalidade, pois que o pessoal addido, por bem entendida equidade e attenção pelos direitos adquiridos, passa a ter vencimentos variaveis segundo o respectivo tempo de serviço, vencimentos que oscilam entre 70 e 50 por cento dos actuaes.

Alem da economia indicada, accresce ainda pela presente organização a que resulta de passar a fazer-se a fiscalisação nas estações intermedias, em vez de se effectuar como hoje nos comboios em percurso. Com effeito, actualmente o abono de 2 réis por kilometro feito a cada um dos agentes fiscaes do movimento representa em media a quantia de 3\$806 réis mensaes. Se multiplicarmos esta verba por 202, que tal é o numero actual d'aquelles agentes fiscaes nas duas direcções, obter-se-ha a quantia de 768\$812 réis, que representa a despesa mensal actualmente feita com os abonos kilometricos.

Pelo presente projecto de organização só vencerão percursos 32 fiscaes, que tantos serão os empregados nos serviços das estações comprehendidas entre os postos permanentes. Suppondo que estes empregados fazem percursos iguaes aos da organização em vigor, e devem ser sem duvida menores, vê-se que a importancia total d'este abono representará, quando muito, a quantia de 121\$792 réis, havendo portanto uma economia mensal a favor da organização projectada de 647\$020 réis, ou de 7:764\$240 réis por anno.

Conclue-se, portanto, que a comparação das despesas com os vencimentos actuaes do pessoal administrativo e os da organização proposta no seu periodo definitivo representa uma economia effectiva superior a 53:000\$000 réis.



segundo a organização de 21 de fevereiro de 1891

	Pessoal effectivo					
	Organisação de 21 de fevereiro de 1891			Organisação proposta		
	Quantidade	Ven- cimento	Importancia	Quantidade	Ven- cimento	Importancia
orte .....	—	—	4:428\$000	—	—\$—	3:638\$000
ção (adjuntos condu- s publicas) .....	2	—\$—	—\$—	2	—\$—	—\$—
es de telegraphos, e balanças incluindo						
a secção .....	4	45\$000	180\$000	0	0	0
fiscaes) de 1. <sup>a</sup> classe	12	27\$000	324\$000	15	27\$000	405\$000
fiscaes) de 2. <sup>a</sup> classe	17	22\$500	382\$500	23	22\$500	517\$500
ontado- (1. <sup>a</sup> classe ...	2	30\$000	60\$000	2	30\$000	60\$000
ses) ... (2. <sup>a</sup> classe ...	2	25\$000	50\$000	2	25\$000	50\$000
.....	2	15\$000	30\$000	2	15\$000	30\$000
fices (chefes de zona						
.....	6	40\$000	240\$000	6	40\$000	240\$000
es .....	6	30\$000	180\$000	7	30\$000	210\$000
ntadores — amanuen- se .....	2	30\$000	60\$000	2	30\$000	60\$000
.....	2	15\$000	30\$000	2	15\$000	30\$000
.....	2	30\$000	60\$000	1	30\$000	30\$000
			6:024\$500			5:270\$500
a organização pro-						
.....	—	—	—	—	—	754\$000
a organização pro-						
.....	—	—	—	—	—	9:048\$000



## MAPPA N.º 1

Mappa comparativo dos quadros organicos do pessoal administrativo e effectivo das direcções fiscaes de caminhos de ferro, segundo a organização de 21 de fevereiro de 1891 e segundo o actual projecto de organização

Categorias		Pessoal effectivo						Categorias		Pessoal effectivo					
		Organisação de 21 de fevereiro de 1891			Organisação proposta					Organisação de 21 de fevereiro de 1891			Organisação proposta		
		Quantidade	Ven-cimento	Importancia	Quantidade	Ven-cimento	Importancia			Quantidade	Ven-cimento	Importancia	Quantidade	Ven-cimento	Importancia
Serviço cen-tral .....	Chefes de repartição (chefes do expediente) .....	2	57\$000	114\$000	2	55\$000	110\$000	Serviço de via e obras .....	Transporte .....	-	-	4:428\$000	-	-	3:638\$000
	Encarregados de pagamentos (pagadores) .....	2	-	-	2	-	-		Chefes da 1.ª secção (adjuntos conductores de obras publicas) .....	2	-	-	2	-	-
	Amanuenses (apontadores—amanuenses) de 1.ª classe .....	2	36\$000	72\$000	2	36\$000	72\$000		Fiscaes principaes de telegraphos, pharoes, pesos e balanças incluindo os chefes da 2.ª secção .....	4	45\$000	180\$000	0	0	0
	Amanuenses (apontadores—amanuenses) de 2.ª classe .....	4	25\$000	100\$000	4	25\$000	100\$000		Agentes fiscaes (fiscaes) de 1.ª classe	12	27\$000	324\$000	15	27\$000	405\$000
	Continuos .....	2	18\$000	36\$000	2	18\$000	36\$000		Agentes fiscaes (fiscaes) de 2.ª classe	17	22\$500	382\$500	23	22\$500	517\$500
	Serventes .....	2	15\$000	30\$000	4	15\$000	60\$000		Amanuenses (apontadores—amanuenses) de 1.ª classe ...	2	30\$000	60\$000	2	30\$000	60\$000
									res—amanuenses) ... (2.ª classe ...	2	25\$000	50\$000	2	25\$000	50\$000
Serviço do movimento e tráfego .....	Chefes da 1.ª secção (inspectores do tráfego) .....	2	57\$000	114\$000	2	57\$000	114\$000	Serviço de tracção .....	Serventes .....	2	15\$000	30\$000	2	15\$000	30\$000
	Chefes da 2.ª secção .....	2	45\$000	90\$000	0	0	0		Conductores artifices (chefes de zona de tracção) .....	6	40\$000	240\$000	6	40\$000	240\$000
	Fiscaes principaes de exploração (chefes de circumscripção do movimento e tráfego) .....	7	45\$000	315\$000	7	45\$000	315\$000		Machinistas fiscaes .....	6	30\$000	180\$000	7	30\$000	210\$000
	Fiscaes do movimento e tráfego .....	18	40\$000	720\$000	0	0	0		Amanuenses (apontadores—amanuenses) de 1.ª classe .....	2	30\$000	60\$000	2	30\$000	60\$000
	Agentes fiscaes de 1.ª classe (fiscaes de 1.ª) .....	22	27\$000	594\$000	42	27\$000	1:134\$000	Serventes .....	2	15\$000	30\$000	2	15\$000	30\$000	
	Agentes fiscaes de 2.ª classe (fiscaes de 2.ª) .....	37	22\$500	832\$500	62	22\$500	1:395\$000	Medicos .....			6:024\$500			5:270\$500	
	Agentes fiscaes de 3.ª classe .....	59	19\$500	1:150\$500	0	0	0								
	Amanuenses (apontadores—amanuenses) de 1.ª classe .....	2	30\$000	60\$000	2	36\$000	72\$000								
	Amanuenses (apontadores—amanuenses) de 2.ª classe .....	2	25\$000	50\$000	2	25\$000	50\$000	Economia mensal adoptando-se a organização proposta .....						754\$000	
	Serventes .....	2	15\$000	30\$000	4	15\$000	60\$000								
	Somma e segue .....		-	-	4:428\$000	-	-	3:638\$000	Economia annual adoptando-se a organização proposta .....		-	-	-	-	-



## DECRETO

Attendendo ao que me representaram o presidente do conselho de ministros, ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda e interino do reino, e os ministros e secretarios d'estado de todas as repartições, e usando da faculdade conferida ao governo pelo artigo 13.º da carta de lei de 26 de fevereiro do corrente anno: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º É approvedo: 1.º, a organização dos serviços internos do ministerio das obras publicas, commercio e industria; 2.º, a organização geral dos serviços de obras publicas e minas e do pessoal technico respectivo; 3.º, a organização dos serviços telegrapho-postaes e do pessoal que os desempenha; 4.º, a organização dos serviços agricolas e dos quadros do seu pessoal technico; 5.º, a organização dos serviços estatisticos; 6.º, a organização dos serviços nas direcções de caminhos de ferro explorados pelo estado e do respectivo pessoal; 7.º, a organização dos serviços fiscaes de exploração de caminhos de ferro e do respectivo pessoal; 8.º, a organização dos serviços hydraulicos e do respectivo pessoal; 9.º, a organização dos serviços de estradas, edificios publicos e obras especiaes e dos quadros do respectivo pessoal; 10.º, a organização do quadro do pessoal que desempenha o serviço dos pagamentos no ministerio das obras publicas, commercio e industria — organizações que, numeradas de 1 a 10, e pela ordem indicada,



fazendo parte integrante do presente diploma, baixam assignadas pelo ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

O presidente do conselho de ministros, ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda e interino dos do reino, e os ministros e secretarios d'estado de todas as repartições, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 1 de dezembro de 1892.—REI.—*José Dias Ferreira*—*Antonio Telles Pereira de Vasconcellos Pimentel*—*Jorge Candido Cordeiro Pinheiro Furtado*—*Francisco Joaquim Ferreira do Amaral*—*Antonio Ayres de Gouvêa*—*Pedro Victor da Costa Sequeira*.

## N.º 7

Organisação dos serviços fiscaes de exploração de caminhos de ferro e do respectivo pessoal

### TITULO I

Dos serviços e do pessoal

#### CAPITULO I

Dos serviços

Artigo 1.º A fiscalização dos serviços de caminhos de ferro explorados por companhias ou empresas, no continente do reino e ilhas, será exercida por direcções denominadas: *direcções fiscaes de exploração de caminhos de ferro*, ficando cada uma d'ellas a cargo de um engenheiro director.

Art. 2.º Ficam desde já instituidas duas direcções fiscaes de exploração de caminhos de ferro, cuja séde é fixada em Lisboa.

§ 1.º A primeira direcção fiscal comprehende as linhas ferreas de leste, norte, oeste, urbana de Lisboa, de Torres Novas a Alcanena, os ramaes de Caceres, de Coimbra, de Cascaes, de Santa Apolonia a Bemfica, e a linha de Vendas Novas a Santarem quando for aberta á exploração.

§ 2.º A segunda direcção fiscal comprehende as linhas ferreas da Beira Alta, Beira Baixa, Porto á Pova e Villa Nova de Famalicão, Bougado a Guimarães e seu prolongamento até Fafe (quando for aberto á exploração), Foz-Tua a Mirandella, o ramal de Vizeu e o de Coimbra a Arganil quando entre em exploração.

Art. 3.º O serviço fiscal de exploração de caminhos de ferro divide-se em interno e externo.

Art. 4.º O serviço interno de cada direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro é exercido n'uma secretaria central.



Art. 5.º O serviço externo é distribuido por tres divisões que se denominam:

Divisão fiscal do movimento e tráfego;

Divisão fiscal de via e obras;

Divisão fiscal de material e tracção.

Art. 6.º A divisão fiscal do movimento e tráfego, que comprehende estes serviços e o da estatística, subdivide-se em circumscripções abrangendo cada uma o minimo de vinte cinco e o maximo de quarenta estações, tendo-se em attenção a importancia do movimento e tráfego das mesmas estações.

§ unico. As linhas ou grupos de linhas afastados da rede geral, que constitue a divisão, ainda mesmo que comprehendam menos de vinte cinco estações, formam circumscripções independentes.

Art. 7.º Nas estações mais importantes, taes como as extremas e de entroncamento, em que for julgado necessario, haverá postos de fiscalisação do movimento e tráfego.

Art. 8.º A divisão fiscal de via e obras subdivide-se em secções com a extensão minima de 100 e maxima de 180 kilometros, tendo-se em vista as circumstancias especiaes da linha, taes como: a existencia de segunda via em exploração, a frequencia da circulação, o numero e importancia das obras de arte, a natureza do terreno.

§ unico. As linhas afastadas da rede geral que constitue a divisão ainda mesmo que a sua extensão seja inferior a 100 kilometros, formam secções independentes.

Art. 9.º As secções subdividem-se em troços de extensão minima de 30 e maxima de 50 kilometros.

Art. 10.º A divisão fiscal do material e tracção que comprehende estes serviços e o das officinas, subdivide-se em zonas, com a extensão minima de 150 e maxima de 300 kilometros, tendo-se em attenção os serviços a fiscalisar n'estas zonas, taes como: a existencia e importancia das officinas e depositos de material, a maior ou menor circulação de trens e o numero de estações.

§ unico. As linhas ou grupos de linhas afastados da rede geral que constitue a divisão ainda mesmo que a sua extensão seja inferior a 150 kilometros, formam zonas independentes.

Art. 11.º O serviço de cada uma d'estas tres divisões comprehende os respectivos trabalhos de gabinete e os de campo.

## CAPITULO II

### Do pessoal

Art. 12.º O pessoal de cada uma das direcções fiscaes de exploração de caminhos de ferro divide-se em:

1.º Pessoal tecnico;

2.º Pessoal administrativo.

§ 1.º O pessoal tecnico comprehenderá: quatro engenheiros do quadro do pessoal tecnico de obras publicas, sendo um director e tres encarregados de cada uma das divisões do serviço externo, os conductores do quadro auxiliar do corpo de engenheiros de obras publicas, chefes de secção de via e obras e os que desempenharem os cargos que por esta organização lhes competirem e dois desenhadores do respectivo quadro auxiliar do mesmo corpo.

§ 2.º O pessoal administrativo dos serviços fiscaes de exploração de caminhos de ferro será distribuido por diferentes quadros, segundo a categoria do serviço que desempenha, formando cada uma d'estas categorias um quadro unico das duas direcções fiscaes. Estes quadros serão constituídos:

1.º Pelos chefes do expediente, apontadores-amanuenses de 1.ª e 2.ª classe tanto do serviço interno como dos trabalhos de gabinete do serviço externo, continuos e serventes dos serviços interno e externo e o medico das duas direcções;

2.º No serviço fiscal do movimento e tráfego pelos inspectores fiscaes do tráfego, chefes de circumscripção e fiscaes de 1.ª e 2.ª classes sendo os fiscaes de 1.ª classe encarregados dos postos;

§ unico. A distribuição dos fiscaes pelas duas classes será feita na seguinte proporção: 40 por cento para a 1.ª classe e 60 por cento para a 2.ª classe;

3.º No serviço fiscal de via e obras por fiscaes de 1.ª e 2.ª classe sendo a distribuição d'este pessoal por classes a mesma que a dos agentes fiscaes do serviço do movimento e tráfego;

4.º No serviço fiscal de material e tracção pelos chefes de zonas (conductores artifices) e machinistas fiscaes.

Art. 13.º Ao engenheiro director de cada uma das direcções fiscaes de caminhos de ferro incumbe: superintender em todos os serviços relativos á fiscalisação da exploração tecnica e commercial das linhas comprehendidas na rede que fórma a sua direcção, servindo sempre de intermedia-



rio entre a administração superior e as companhias ou empresas exploradoras d'aquellas linhas; fixar a residência dos differentes funcionarios da sua direcção e dividir as linhas a seu cargo em circumscripções, secções, zonas e suas sub-divisões, para o effeito da fiscalisação, devendo ser submettida á approvação do director dos serviços de obras publicas aquella divisão; propor todas as medidas ou reformas, que julgue deverem contribuir para o melhoramento tecnico, commercial e economico dos caminhos de ferro que fiscalisa; emittir a sua opinião ácerca de todos os assumptos sobre que for superiormente consultado; examinar as propostas e mais documentos, que lhes forem enviados pelas companhias ou empresas, informando a direcção dos serviços de obras publicas sobre todos aquelles que devam ser submettidos á approvação superior e propondo as alterações que julgar convenientes; exigir das companhias ou empresas o exacto cumprimento de todos os contratos, alvarás de concessão e disposições regulamentares, empregando para esse fim os meios que as leis e regulamentos lhe facultarem, e, quando não attendido, dirigindo-se ao governo, pela direcção dos serviços de obras publicas, a fim de que esta resolva como julgar mais conveniente, e, emfim, desempenhar todos os serviços da sua especialidade que lhe forem superiormente ordenados.

§ unico. As direcções fiscaes enviarão á direcção dos serviços de obras publicas, até ao dia 30 de junho de cada anno, um relatorio dos differentes trabalhos a seu cargo, relativos ao anno anterior, acompanhado dos mapas estatisticos que o possam elucidar.

Art. 14.º A secretaria em que é exercido o serviço central de cada direcção fiscal, comprehende o seguinte pessoal:

- 1 chefe do expediente;
- 2 apontadores-amanuenses de 1.ª classe, sendo um encarregado da contabilidade;
- 2 apontadores-amanuenses de 2.ª classe;
- 1 desenhador;
- 1 pagador;
- 1 continuo;
- 2 serventes.

Art. 15.º Nos trabalhos de gabinete referentes ao estudo e informação de todos os serviços e projectos dependentes de cada divisão, na organização dos dados estatisticos, e no serviço de correspondencia e mais expediente serão os respectivos engenheiros, encarregados das divisões, coadjuvados:

1.º Na divisão fiscal do movimento e trafego por:

1 inspector fiscal de movimento (conductor de obras publicas);

1 inspector fiscal do trafego;

3 apontadores-amanuenses, sendo 2 de 1.ª classe e um d'estes encarregado do trafego e estatistica;

2 serventes.

2.º Na divisão fiscal de via e obras, por:

1 adjunto ao chefe, conductor do quadro auxiliar do corpo de engenheiros de obras publicas;

2 apontadores-amanuenses, sendo um de 1.ª classe;

1 desenhador;

1 servente.

3.º Na divisão fiscal do material e tracção, por:

1 chefe de zona (conductor artifice);

1 apontador-amanuense de 1.ª classe;

1 servente.

Art. 16.º O numero de funcionarios de cada uma das classes dos quadros mencionados nos n.ºs 2.º, 3.º e 4.º do § 2.º do artigo 12.º é fixado no mappa junto a esta organização de accordo com o que n'ella se preceitua. Os quadros de todo o pessoal das duas direcções fiscaes de exploração de caminhos de ferro constantes do referido mappa só poderão ser alterados por disposição legislativa.

§ 1.º Nos quadros approvados por este decreto não será admittido ou promovido qualquer individuo quando d'essa admissão ou promoção resulte augmento do numero fixado em qualquer das categorias ou classes do respectivo quadro, quer com o titulo de supranumerario, quer sob qualquer outra designação.

§ 2.º Só poderá ser decretado extraordinariamente o augmento do pessoal dos referidos quadros quando for aberta á exploração alguma linha ferrea com que se não tenha contado n'esta organização.

## TITULO II

### Do serviço interno

Art. 17.º A cargo da secretaria central de cada direcção fiscal de exploração de caminhos de ferro fica:

1.º A recepção e distribuição de toda a correspondencia;

2.º O archivo geral da direcção;

3.º O archivo do processo de todo o pessoal;



4.º A confecção do cadastro do pessoal administrativo;  
 5.º O preparo do processo de nomeações, promoções, licenças, partes de doente, transferencias, guias de marcha, castigos e louvores;

6.º A expedição de toda a correspondencia e das ordens de serviço;

7.º O processo geral da contabilidade, fornecimentos e pagamentos;

8.º A correspondencia official do engenheiro director.

Art. 18.º No cadastro do pessoal administrativo inscrever-se-ha o nome dos empregados, a indicação das funções que tenham exercido, datas das nomeações, louvores e distincções que hajam merecido, procedimentos contra elles havidos por faltas commettidas, designação do tempo que estiveram ausentes do serviço por motivo de doença, ou por licença concedida por outras causas, faltas não justificadas, e finalmente todas as demais informações e esclarecimentos que ácerca de cada um houver.

Sempre que haja de fazer-se alguma nomeação ou tenha de apreciar-se o serviço de qualquer empregado fiscal, se juntará ao respectivo processo copia authentica da folha relativa ao seu nome, se já o houver no cadastro.

No caso de transferencia será essa copia enviada em officio á direcção para que for transferido.

Art. 19.º Todas as despesas, tanto de vencimento de empregados como de fornecimentos e outras quaesquer serão escripturadas em livros especiaes.

### TITULO III

#### Do serviço externo

#### CAPITULO I

##### Divisão fiscal do movimento e trafego

#### SECÇÃO I

##### Organisação do serviço

Art. 20.º Em cada uma das direcções a divisão fiscal do serviço do movimento, trafego e estatística, ficará a cargo de um engenheiro, com o titulo de *engenheiro chefe da divisão fiscal do movimento e trafego*, tendo sob as suas ordens, alem dos apontadores-amanuenses e serventes a que se refere o n.º 1 do artigo 15.º, um inspector fiscal do mo-

vimento, um inspector fiscal do trafego, chefes de circumscripção fiscal de movimento e trafego e fiscaes de 1.ª e 2.ª classe.

Art. 21.º Cada uma das circumscripções em que se subdivide a divisão é dirigida por um chefe, tendo sob suas immediatas ordens fiscaes do movimento e trafego.

Art. 22.º Cada um dos postos de fiscalisação que forem comprehendidos na circumscripção ficará a cargo de um fiscal de 1.ª classe mais graduado ou mais antigo, que será responsavel para com o chefe da circumscripção pelo serviço dos outros fiscaes d'esse posto, não ficando por isso dispensado de concorrer com elles em todos os serviços internos do mesmo posto.

§ 1.º Alem do pessoal para o serviço interno, haverá em cada posto o numero indispensavel de fiscaes para os serviços do movimento e trafego das estações intermedias e acompanhamento dos comboios que superiormente forem indicados.

§ 2.º O numero d'estes fiscaes é dependente da importancia das estações intermedias não devendo porém em media empregar-se mais de dois fiscaes no serviço de doze estações e no acompanhamento eventual dos comboios entre dois postos consecutivos.

Art. 23.º Aos chefes de circumscripção e fiscaes será ministrada instrucção tanto nos trabalhos de gabinete como nos de campo a cargo dos inspectores fiscaes dos serviços d'esta divisão, devendo esta instrucção ser-lhes dada alternadamente e de accordo com as necessidades do serviço.

#### SECÇÃO II

##### Atribuições do pessoal da divisão

Art. 24.º No desempenho das suas funções, cumpre ao *engenheiro chefe da divisão* do movimento e trafego:

1.º Verificar se são cumpridas as leis e regulamentos especiaes de exploração de caminhos de ferro na parte relativa aos serviços do movimento e trafego;

2.º Vigiar pelo exacto cumprimento de todos os deveres dos empregados seus subordinados e dar-lhes para esse effeito as instrucções necessarias;

3.º Comparecer nas localidades onde tenha occorrido accidente, de que resultem consequencias graves, para conhecer das causas que o motivaram, e indicar as providencias, que tiver por convenientes, a fim de modificar e re-



mediar os efeitos produzidos, devendo de tudo dar parte circumstanciada ao engenheiro director;

4.º Propor quaesquer melhoramentos ou alterações, que entenda deverem introduzir-se nos serviços que fiscalisa;

5.º Informar ácerca dos assumptos relativos aos serviços da sua divisão, sobre que for consultado pelo engenheiro director;

6.º Comunicar á direcção, assim que cheguem ao seu conhecimento, todos os factos que julgue exigirem providencias;

7.º Confeccionar os mappas de estatistica graphica de todos os serviços da sua divisão, que serão depois enviados á estação superior;

8.º Enviar á direcção um mappa trimestral compendian-do todos os factos importantes occorridos durante o trimestre anterior nos serviços da sua divisão, e apresentando as considerações, que tiver por convenientes, sobre os assumptos que mereçam menção especial;

§ unico. Estes mappas serão enviados até ao dia 15 do mez immediato áquelle em que terminar o trimestre do respectivo anno civil;

9.º Remetter annualmente á direcção, até ao dia 31 de janeiro de cada anno, um relatorio circumstanciado ácerca dos serviços da sua divisão no anno antecedente e do estado da exploração das linhas a seu cargo, indicando as reformas que no seu entender convirá effectuar para melhor satisfação dos interesses do publico, do estado e das companhias ou empresas exploradoras;

10.º Informar a direcção ácerca do estado de adiantamento dos empregados em tirocinio, e propor a sua collocação no serviço effectivo, quando os julgar completamente conhecedores das funções que lhes são fixadas n'este regulamento;

11.º Informar annualmente, até ao dia 20 de janeiro, a direcção ácerca da intelligencia e zêlo com que cada um dos seus subordinados desempenha os deveres do seu cargo;

12.º Examinar a escripturação das companhias ou empresas todas as vezes que esse exame se torne necessario.

Art. 25.º Ao *inspector fiscal do movimento*, que deverá ser um conductor de obras publicas, compete, alem dos serviços que superiormente lhe forem determinados:

1.º Estudar e informar todos os assumptos relativos ao movimento, e em especial:

- a) Os horarios dos comboios;
- b) A composição e carga dos trens;

c) As reclamações que digam respeito ao serviço do movimento;

d) Os requerimentos de particulares ou corporações sobre a construção de novas estações ou apeadeiros na parte relativa aos serviços do movimento;

e) Os projectos de modificações nas plantas geraes das estações em tudo o que diga respeito aos serviços a seu cargo;

f) Os mappas estatisticos, enviados pelas companhias, com exclusão dos do trafego;

g) As escalas dos serviços do movimento;

2.º Examinar, quando e nas estações em que superiormente lhe for determinado, o funcionamento dosapparelhos telegraphicos, relógios, balanças e systemas transmissores dos discos e semaphoros;

3.º Visitar, quando lhe for determinado, as linhas da divisão, examinando o modo como são executados os serviços relativos ao movimento, devendo informar o engenheiro chefe da divisão sobre todas as irregularidades, que observar;

4.º Propor ao engenheiro chefe da divisão todas as alterações ou modificações, que julgar convenientes a bem dos serviços fiscaes do movimento;

5.º Organisar, para cada uma das linhas da divisão, os mappas graphicos das marchas dos comboios;

6.º Ministras ao pessoal em tirocinio toda a instrução de que careça, dando mensalmente parte ao engenheiro chefe da divisão do seu estado de adiantamento.

Art. 26.º Ao *inspector fiscal do trafego*, alem dos serviços que superiormente lhe forem determinados, compete:

1.º O estudo e informação dos serviços relativos ao trafego das linhas da divisão, e em especial o exame:

a) Dos boletins semanaes e mensaes da receita e despesa enviados pelas companhias ou empresas;

b) Dos mappas da cobrança dos impostos de transito e sêllo;

c) Da liquidação da garantia de juro;

d) Das tarifas geraes, especiaes, combinadas, e de despesas accessorias;

e) Dos contratos;

f) Das reclamações relativas aos serviços do trafego;

g) Das faltas na applicação das tarifas denunciadas pelo pessoal das circumscripções fiscaes;

2.º Para cabal desempenho de algumas das funções indicadas no numero antecedente, deverá examinar:



a) A escripturação das direcções das companhias ou empresas todas as vezes que esse exame se torne necessario;

b) A escripturação das estações que lhe forem indicadas pelo chefe da divisão;

3.º Propor ao engenheiro chefe da divisão todas as alterações ou modificações, que julgar convenientes a bem dos serviços fiscaes do trafego;

4.º Ministras ao pessoal toda a instrução de que careça, dando mensalmente parte ao engenheiro chefe da divisão do seu estado de adiantamento.

Art. 27.º Aos chefes de circumscripção do movimento e trafego, alem dos serviços que lhes forem superiormente ordenados, compete:

1.º Verificar se são cumpridas as disposições regulamentares de policia e exploração de caminhos de ferro, e aquellas que forem especialmente designadas nos contratos das companhias ou empresas exploradoras das linhas da sua circumscripção, devendo, em especial, examinar por si mesmo:

a) Se nos logares mais publicos das estações estão patentes os horarios e as tabellas dos preços de transporte e despesas accessorias, superiormente approvadas;

b) Se as companhias ou empresas dão conhecimento ao publico com oito dias de antecedencia, pelo menos, das horas de partida e chegada dos trens ás differentes estações, quando se adopte uma nova ordem de serviço, ou se altere em parte a estabelecida;

c) Se as companhias ou empresas dão conhecimento ao publico com um mez de antecedencia, pelo menos, das alterações que tenham sido introduzidas nas tarifas;

d) Se está em vigor algum horario ou tarifa não approvado pelo governo;

e) Se as companhias ou empresas effectuam com cuidado e exactidão, celeridade, e com perfeita igualdade para todos os expedidores, os transportes das mercadorias de qualquer natureza que lhes sejam confiadas;

f) Se os atrasos dos comboios registados nos livros, de que trata o artigo 39.º do regulamento de 11 de abril de 1868, estão de accordo com as indicações dadas pelos fiscaes nas suas partes diarias.

2.º Vigiar pelo exacto cumprimento dos serviços a cargo do pessoal sob as suas immediatas ordens, ministrando-lhe as indispensaveis instruções para o completo conhecimento de todas as especialidades e minudencias do serviço que tem de executar.

3.º Visitar com frequencia as linhas ferreas da sua circumscripção, a fim de observar se o pessoal das companhias ou empresas desempenha devidamente o serviço, e se os fiscaes seus subordinados cumprem rigorosamente as funções do seu cargo.

§ unico. Quando julgue necessario realizar estas visitas, communicará ao engenheiro chefe da divisão o dia em que tenciona ausentar-se da sua residencia official, o serviço a que vae proceder, bem como o dia do seu regresso. Não podendo anticipadamente fazer essa comunicação, deverá, logo que lhe for possivel, informar aquelle seu superior dos motivos que o levaram a ausentar-se, e indicar o numero de dias que gastou n'essa visita.

4.º Corresponder-se directamente com o engenheiro chefe da divisão, e, nos casos de urgencia, com o engenheiro director.

5.º Communicar á divisão todos os factos que julgue exigirem providencias.

§ 1.º Quando a urgencia d'essa participação assim o reclame, fará uso do telegrapho, communicando immediatamente por escripto todas as informações e esclarecimentos que sobre o facto se lhe offerecerem.

§ 2.º No caso de descarrilamento ou collisão de trens, de que resultem accidentes graves, deve o chefe da circumscripção avisar telegraphicamente o engenheiro director.

6.º Informar a divisão se, nos casos de accidente, o chefe da estação mais proxima deu immediatamente parte do succedido ao fiscal em serviço na sua estação ou no posto immediato.

§ unico. Caso esta participação não tenha sido feita, mandará lavrar auto contra o chefe da estação a quem cumpria fazer essa comunicação.

7.º Communicar immediatamente ao engenheiro chefe da divisão toda e qualquer participação que lhe seja transmittida ou aos seus subordinados, pelos empregados das companhias relativamente á saída de algum comboio especial ou extraordinario.

8.º No caso de descarrilamento ou collisão de trens, comparecer com a maxima brevidade no local do sinistro, a fim de prestar os soccorros de que poder dispor, ás pessoas que d'elles carecerem, reclamando o concurso das auctoridades locaes, se o julgar necessario, empregando os esforços possiveis para que o transito seja restabelecido, e indagando minuciosamente das causas do accidente.

9.º Prestar apoio e coadjuvação por si e pelos seus su-



bordinados á manutenção da ordem e á execução dos regulamentos da exploração, tomando conhecimento de todos os factos puniveis pelas leis communs e das contravenções ás leis e regulamentos privativos dos caminhos de ferro, lavrando ou fazendo lavrar autos e procedendo em tudo em harmonia com as mesmas leis e regulamentos.

10.º Exigir dos empregados das companhias, que se acharem presentes, as providencias que julgue necessarias e urgentes, quando notar alguma falta que possa comprometter a segurança dos comboios, devendo, quando não for obedecido e julgar haver perigo immediato, usar das attribuições que os regulamentos e instrucções especiaes lhe facultam.

11.º Remetter ao engenheiro chefe da divisão, com a maior brevidade, os duplicados dos autos levantados pelo pessoal sob as suas immediatas ordens, acompanhados com todos os esclarecimentos e informações que a elles se referirem.

12.º Coadjuvar o inspector fiscal do movimento, quando visitar os serviços a seu cargo, bem como o inspector fiscal do trafego no exame da escripturação das estações.

13.º Organisar as escalas para o serviço interno dos postos e para o das estações intermedias.

§ unico. Estas escalas serão sujeitas com a devida antecedencia á approvação do engenheiro chefe da divisão.

14.º Enviar á divisão, até o dia 8 de cada mez, um mappa baseado nas suas proprias observações, nos relatorios diarios dos fiscaes e nos semanaes dos encarregados de posto, no qual se achem compendiadas todas as occorrencias e faltas commettidas no mez antecedente, em contravenção ás leis e regulamentos em vigor, e propostos os alvitres que julgar convenientes para evitar a repetição dos factos denunciados.

15.º Remetter á divisão semestralmente, até aos dias 15 de julho e 15 de janeiro, um relatorio circunstanciado relativo á exploração das linhas a seu cargo e aos serviços da sua circumscripção no semestre antecedente.

16.º Informar annualmente, até ao dia 10 de janeiro, e quando lhe for exigido, sobre o comportamento e aptidão de cada um dos seus subordinados.

Art. 28.º Aos fiscaes do movimento e trafego, alem dos serviços que superiormente lhes forem determinados, cumpre:

1.º Vigiar nas estações que lhes forem indicadas pelo chefe da sua circumscripção, o serviço dos comboios, a sua

composição e manobras, e tudo o que tenha relação com o serviço do movimento no recinto das estações.

No desempenho d'estas funções compete-lhes, em especial, examinar:

a) O modo como se faz a carga e descarga das bagagens e mercadorias, zelando o seu bom tratamento no trasbordo, na remoção e acondicionamento;

b) Se nos comboios que conduzirem passageiros são transportadas materias susceptiveis de explosão ou incendio;

c) Se todas as carruagens que forem engatadas na estação em que estiverem de serviço estão em bom estado de segurança e asseio, e se os logares são em numero sufficiente para a concorrência de passageiros;

d) Se os wagons-plataformas se acham bem carregados;

e) Se estão em bom estado os engates e cadeias de segurança, se os vehiculos vão bem engatados, e se as almofadas de choque estão em contacto;

f) Se nas estações para isso designadas são revistados e lubrificados os eixos;

g) Se na frente e cauda do comboio vão os competentes pharoes, e se as carruagens destinadas a passageiros vão illuminadas interiormente durante a noite;

h) Se os comboios levam todos os freios previstos nos regulamentos e na ordem que devem ter, e se cada um d'estes freios é manobrado pelo competente guarda-freio ou automaticamente;

i) Se o numero de vehiculos que entram na composição dos comboios é o regulamentar;

j) Se a locomotiva de cada comboio é servida por um machinista e um fogueiro;

k) Se das estações em que formarem os comboios partem estes sem irem munidos com as bandeiras e utensilios de signaes, que em caso de necessidade hajam de servir, e sem a ambulancia indicada no artigo 88.º do decreto de 11 de abril de 1868;

l) Se nas estações se acham livres as vias destinadas á circulação dos comboios antes da chegada de cada trem;

m) Se á entrada dos comboios nas estações os guardas das agulhas estão nos seus postos com a devida antecedencia, e se á sua appproximação fazem os signaes regulamentares;

n) Se os agulheiros em serviço se acham munidos dos signaes necessarios para que, se preciso for, possam fazer os signaes convenientes para mandar parar ou interromper a circulação nas vias;



o) Se á partida dos comboios se fazem os signaes regulamentares;

p) Se a partida e chegada de qualquer comboio ou machina são sempre annunciadas telegraphicamente á estação que o espera pela estação d'onde elle parte e á estação d'onde saiu pela estação que o recebeu;

q) Se é annunciada ás estações a saída de qualquer comboio extraordinario ou machina isolada, e se o trem que o antecede leva o signal regulamentar indicando a chegada mais ou menos proxima d'aquella machina ou comboio;

r) Se os guarda-freios, á chegada das estações, annunciam em voz alta o nome d'essas estações e a duração do estacionamento, quando este seja de cinco minutos ou mais;

s) Se osapparelhos telegraphicos e os relógios das estações funcçãoam;

t) Se nas estações, para isso designadas, se acham sempre accesas e promptas a partir as machinas e material de soccorro ou reserva;

u) Se as horas de partida e chegada dos comboios estão de accordo com as indicadas nos horarios approvados, e, caso se dêem atrasos indagar as causas que os motivaram.

2.º Acompanhar os comboios que superiormente lhes forem designados. Durante este serviço deverão examinar especialmente:

a) Se os guardas das linhas estão nos seus respectivos postos e se fazem os devidos signaes, tanto de dia como de noite;

b) Se as cancellas das passagens de nivel se acham fechadas;

c) Se á approximação das estações, das trincheiras em curva, dos tuneis, das passagens de nivel, e sempre que a via não pareça completamente desembaraçada, o machinista faz o respectivo signal;

d) Se, salvo os casos de força maior, os comboios param a não ser nas estações ou pontos em que esta paragem tenha sido superiormente auctorisada;

e) Se é forçada a velocidade da marcha dos comboios ou mesmo excedida a prescripta nos itinerarios superiormente approvados;

f) Se funcçãoam os apparelhos de protecção da marcha dos comboios, taes como semaphoros, discos, pharoes e sinetas de alarme, bem como se em relação a este ramo de serviço são cumpridos os regulamentos da exploração.

3.º Exigir do empregado da companhia ou empresa, que se achar presente, prompto remedio quando notarem algu-



ma falta, que possa comprometter a segurança de qualquer comboio.

4.º Verificar se as estações se abrem e fecham ás horas regulamentares para a recepção e entrega das mercadorias de grande e pequena velocidade.

5.º Examinar se as estações e suas dependencias são devidamente illuminadas de noite, em conformidade com o artigo 4.º do regulamento de 11 de abril de 1868.

6.º Observar se a entrega das bagagens aos passageiros é feita regularmente.

7.º Examinar se se concede algum privilegio a favor das empresas de transporte para a entrada, permanencia e circulação nos pateos e dependencias das estações.

8.º Lavrar autos de todos os factos incriminados nas leis communs ou nas leis e regulamentos especiaes de caminhos de ferro, prender os delinquentes em flagrante delicto e proceder em tudo de harmonia com o disposto no artigo 6.º do decreto de 31 de dezembro de 1864, devendo enviar com a maior brevidade ao chefe de circumscripção todas as informações e esclarecimentos que digam respeito a esses autos.

9.º Verificar nas estações, se é feita com exactidão e regularidade a applicação das tarifas, devendo para esse fim estudar com a maior attenção as tarifas da linha ferrea, cuja fiscalisação lhes incumbe.

§ unico. A percentagem dos despachos a verificar em cada estação será superiormente indicada.

10.º Dar ao publico, nas estações em que estiverem de serviço, todas as informações que lhes forem pedidas sobre os serviços que fiscalizam, e instruir as pessoas que tiverem de reclamar por avarias, perdas, demoras ou outra qualquer cousa, sobre o modo de o fazer, aconselhando-as a dirigirem-se aos respectivos empregados das companhias, e caso estes as não attendam a inscreverem as suas queixas nos livros das reclamações.

11.º Examinar os livros das reclamações que devem existir em todas as estações, e enviar ao encarregado do posto copia de todas aquellas que ali se acharem novamente inscriptas.

12.º Participar telegraphicamente ao chefe da sua circumscripção todas as occorrencias que julguem carecer de immediatas providencias, e ao chefe da respectiva secção de via e obras e de zona de tracção, bem como ao fiscal do troço, qualquer descarrilamento, deformação da via, ou outro qualquer accidente que interrompa a circulação.



13.º Nos casos de reconhecida urgencia, corresponder-se directamente com qualquer superior que mais proximo esteja e de quem mais promptamente possam receber as instrucções de que careçam.

14.º Quando de serviço nos postos e apenas lhes conste ter-se dado algum sinistro na area comprehendida entre o posto em que se acharem e o seguinte, proceder como se preceituou no n.º 12.º d'este artigo, e seguir com a maior brevidade para o local que lhes foi indicado, onde, caso não encontrem algum dos seus superiores, prestarão todos os soccorros, que possam, ás pessoas que d'elles carecerem, reclamando o auxilio das auctoridades locaes, se d'elle precisarem, e coadjuvando com o maior zêlo e actividade os empregados da companhia a fim de se remediarem os effeitos do accidente.

15.º Entregar diariamente ao encarregado do seu posto um reporte do serviço que tiverem feito durante o dia, no qual mencionarão todas as faltas e contravenções que tiverem notado durante o seu serviço nas estações ou no acompanhamento dos comboios; as differenças que observarem na partida e chegada dos comboios, em relação aos horarios approvados, indicando as causas que determinaram essas alterações; bem como todas as demais indicações que superiormente lhes forem designadas.

§ 1.º Juntamente com estes reportes diarios entregarão ao encarregado do posto a nota em que inscreverem durante o dia as operações para a verificação a que se refere o n.º 9.º d'este artigo.

§ 2.º Estes reportes e mais documentos que os acompanham serão enviados todas as segundas feiras pelo encarregado do posto ao respectivo chefe da circumscripção.

16.º E finalmente são obrigados a comparecer nos dias de folga no respectivo posto, a fim de examinarem as escalas, tomarem conhecimento das alterações de serviço que ellas mencionem, bem como das ordens que superiormente lhes tenham de ser transmittidas.

## CAPITULO II

### Divisão fiscal de via e obras

#### SECÇÃO I

##### Organisação do serviço

Art. 29.º Em cada uma das direcções a divisão fiscal do serviço de via e obras será dirigida por um engenheiro

com o titulo de: *engenheiro chefe da divisão fiscal de via e obras*, tendo sob suas ordens conductores do quadro auxiliar do corpo de engenheiros de obras publicas (chefes de secção) e fiscaes de 1.ª e 2.ª classes, alem do pessoal a que se refere o n.º 2.º do artigo 15.º

Art. 30.º Em cada troço em que se subdividem as secções, é a fiscalisação exercida por um fiscal de 1.ª classe sob as ordens immediatas do conductor chefe da secção.

## SECÇÃO II

### Attribuições do pessoal

Art. 31.º Ao engenheiro chefe da divisão fiscal de via e obras compete:

1.º Visitar com frequencia as linhas ferreas a seu cargo, a fim de verificar o seu estado de conservação em todos os seus detalhes e dependencias;

2.º Examinar se são cumpridos os regulamentos de exploração em vigor, na parte respeitante ao serviço de via e obras;

3.º Fazer cumprir pelos seus subordinados os deveres que, pela presente organisação, a cada um competem, devendo organizar para esse effeito as necessarias instrucções;

4.º Propor quaesquer melhoramentos que entenda deverem ser introduzidos no serviço que fiscalisa;

5.º Informar ácerca de projectos de modificação de quaesquer obras ou de obras novas, e inspeccionar a sua execução, para o que poderá regular-se, na parte applicavel, pelas disposições do regulamento para a fiscalisação da construcção de caminhos de ferro approvado por decreto de 15 de março de 1888;

6.º Informar ácerca dos horarios dos comboios com relação ás condições technicas das linhas;

7.º Verificar as condições de estabilidade não só das obras de alvenaria como especialmente das de ferro que, pela sua deterioração ou antiguidade no serviço, inspirem receio, em relação ás cargas maximas que possam supportar com o emprego do material em circulação;

8.º Organizar a estatistica dos serviços a seu cargo;

9.º Comparecer nas localidades onde tiver occorrido accidente, para conhecer das causas que o motivaram, e indicar e fazer executar as providencias que tiver por convenientes, com o fim de modificar e remediar os effeitos produzidos, devendo de tudo dar parte circunstanciada ao engenheiro director;



10.º Apresentar ao engenheiro director um mappa trimestral do estado geral das linhas, do pessoal e material fixo n'ellas empregado, do numero de guardas das barreiras e de policia das linhas, das obras de reparação, ampliação ou novas, executadas ou em execução, e de todos os factos importantes que tiverem occorrido, com as considerações que lhe possam suscitar;

§ unico. Estes mappas serão entregues até ao dia 15 do mez seguinte áquelle em que findar cada trimestre.

11.º Apresentar ao director, até ao dia 31 de janeiro de cada anno, um relatorio, referido ao anno antecedente, no qual serão condensados todos os factos descriptos nos mappas trimestraes;

12.º Informar o director, até ao dia 20 de janeiro de cada anno, ácerca da intelligencia e zêlo com que cada um dos seus subordinados desempenha os deveres do seu cargo, tendo em consideração alem do seu proprio testemunho as informações prestadas pelos conductores chefes de secção;

13.º Finalmente providenciar para que em tudo sejam cumpridas as disposições regulamentares concernentes ao serviço a seu cargo, competindo-lhe inteira responsabilidade pelos seus actos.

Art. 32.º Aos *conductores chefes de secção de via e obras*, alem dos serviços que superiormente lhes forem determinados, compete:

1.º Inspeccionar frequentes vezes, na extensão das suas secções, tudo quanto diga respeito ao serviço de via e obras, policia e guarda; tendo no tocante a esta extensão os mesmos deveres e obrigações commettidos ao engenheiro chefe da divisão fiscal de via e obras nos n.ºs 1.º, 2.º, 4.º e 8.º do artigo antecedente;

2.º Vigiar e fazer executar o serviço que aos fiscaes é determinado pelo presente regulamento, devendo dar-lhes as convenientes instrucções para o conhecimento das circumstancias especiaes dos seus respectivos troços e indicando-lhes as partes dos mesmos troços ou as obras que exijam maior cuidado;

3.º Prestar a sua informação, quando superiormente lhes for exigida, ácerca de projectos de quaesquer obras de reconstrução, de ampliação ou novas, vigiar a sua execução tomando notas de toda a construcção, e com especialidade das suas fundações, notas que serão acompanhadas de convenientes desenhos, dando a conhecer os mais importantes detalhes. Quando se trate de obras novas, serão estes elementos colleccionados methodicamente em um relatorio

que será apresentado ao engenheiro chefe da divisão, depois de concluida a obra;

4.º Tomar nota de todos os dados que interessem á estatística do serviço de via e obras, devendo, no respeitante a material, registar a qualidade do material empregado nas diferentes partes das suas secções, a sua proveniencia, epocha em que foi assente, numero de comboios por que é circulado e estado de conservação. Estes elementos serão descriptos nos mappas mensaes e deverão formar uma secção especial, methodicamente organizada nos relatorios annuaes;

5.º No caso de descarrilamento ou collisão de trens, comparecer com a brevidade possivel no local do sinistro, a fim de prestarem os soccorros, de que poderem dispor, ás pessoas que d'elles careçam, reclamando o concurso das auctoridades locaes, se o julgarem conveniente, empregando os esforços possiveis para que o transito seja restabelecido e indagando minuciosamente das causas do accidente;

6.º Prestar apoio e coadjuvação por si e pelos seus agentes á manutenção da ordem e á execução dos regulamentos de exploração, na extensão das suas secções, e tomar conhecimento de todos os factos puniveis pelas leis e regulamentos especiaes de caminhos de ferro, lavrando ou fazendo lavrar autos em duplicado e procedendo em tudo em harmonia com as mesmas leis e regulamentos;

7.º Exigir dos chefes de secção das empresas tudo quanto couber na esphera de acção d'estes funcionarios, para realisar qualquer reparação ou providencia que julgarem necessaria e urgente para a segurança da circulação dos comboios, devendo, quando não forem obedecidos e julgarem haver perigo immediato, usar das attribuições que os regulamentos e instrucções especiaes lhes facultam;

8.º Dar conhecimento ao engenheiro chefe da divisão, por officio ou por telegramma, segundo a urgencia, de todas as occorrencias dadas nas suas secções, que demandem providencias rapidas ou immediatas;

§ unico. No caso de descarrilamento ou collisão de trens, de que resultem accidentes graves, devem tambem os chefes de secção avisar telegraphicamente o director.

9.º Enviar ao engenheiro chefe da divisão, até ao dia 8 de cada mez, um mappa relativo ao mez anterior, no qual mencionarão:



- a) O estado geral da via e dos seus elementos;
- b) O material recebido, empregado e o que ficar em depósito, proveniência, qualidade e local do seu emprego;
- c) O estado geral dos aterros, trincheiras e obras de arte, indicando as reparações feitas e as que forem urgentes;
- d) O estado geral de todos os edificios, do trabalho n'elles executado e aquelles de que carecerem;
- e) O estado geral da linha telegraphica, dosapparelhos de segurança, das passagens superiores, inferiores e de nível, das barreiras e vedações; trabalhos executados e de que careçam;
- f) Numero e situação de todos os guardas, com indicação de sexos, indicação de faltas de pessoal, quando as houver;
- g) O numero das passagens de nível publicas e particulares, especificando as vedadas e providas de guardas e as abandonadas;
- h) A quantidade e qualidade do pessoal empregado na conservação da via, nas obras de arte e edificios;
- i) A resenha dos factos notaveis acontecidos durante o mez e as providencias tomadas;

10.º Informar annualmente, até ao dia 10 de janeiro, e quando lhe for exigido, sobre o comportamento e aptidão do pessoal seu subordinado.

Art. 33.º Aos *fiscaes de via e obras*, alem dos serviços que superiormente lhes forem determinados, cumpre:

1.º Trazer sempre consigo, quando estejam no exercicio das suas funções, a sua cardeneta de serviço, uma fita de 10 metros e uma bitola para verificação da largura da via;

Estes objectos ser-lhes-hão fornecidos pela direcção e por elles ficarão responsaveis;

2.º Percorrer a pé o numero de vezes que superiormente lhes for ordenado, o troço a seu cargo, devendo exercer minuciosa e frequente inspecção sobre todas as obras, particularmente sobre aquellas que, por circumstancias especiaes, recommendarem mais activa vigilância;

3.º Viajar na machina ou em carruagens de 2.ª classe conforme convier á boa execução do serviço quando percorrerem o seu troço em comboio, tomando nota dos pontos em que a circulação se fizer com irregularidade, a fim de indagarem e conhecerem a causa e providenciar para que seja remediada, devendo registar, sendo possivel, as velocidades quando por excessivas sejam perigosas para o transito ou prejudiciaes á conservação da via;

4.º Verificar, nas suas inspecções, o estado do terra-pleno da via relativamente ao perfil transversal normal, á estabilidade dos taludes dos aterros e das trincheiras, e á desobstrucção das valletas para o facil escoamento das aguas;

5.º Vigiar, nas mesmas inspecções pela conservação e assentamento de todo o material de via, devendo cuidadosamente examinar:

- a) O estado dos carris e do material de fixação;
- b) O estado das travessas, seu atacamento e sabotagem;
- c) A balastragem relativamente á sua qualidade, distribuição e quantidade;
- d) O perfil transversal normal da via nos alinhamentos rectos, o alargamento entre carris e a sobrelevação do carril exterior nas curvas;
- e) O nivelamento longitudinal e regularisação da via em planta;
- f) O estado e funcionamento dos cruzamentos e agulhas;
- g) O estado do pavimento das passagens de nível e dos seus contra-carris;
- h) A quantidade e qualidade do material recebido e empregado em reparações;
- i) A quantidade e qualidade do pessoal empregado na conservação da linha, devendo verificar se elle é sufficiente;

6.º Inspeccionar, com frequencia, em relação ao seu estado de conservação, todas as obras de arte da via, taes como aqueductos, pontes, tunneis, passagens superiores e inferiores e muros de suporte, devendo especialmente examinar em relação ás obras de alvenaria, se se manifesta alguma fenda, desaprumo ou deformação, e em relação ás de ferro, se alguma peça se acha deformada ou fracturada, o estado da arrebitagem e da pintura;

7.º Verificar se, por occasião de chuvas copiosas ou enchentes dos rios, todos os aqueductos e pontes dão a conveniente vasão ás aguas, ou se em alguma obra se nota pouca vasão ou algum vão obstruido que possa ter como consequencia algum accidente para a linha;

8.º Examinar todos os apparelhos de protecção da marcha dos comboios, taes como semaphoros, discos, pharoes e sinetas de alarme, devendo frequentes vezes verificar o seu funcionamento; o estado das linhas e postes telegraphicos; a conservação das vedações e das passagens de nível; finalmente, se são cumpridos todos os regulamentos



de exploração relativos á protecção dos comboios, tanto pelo pessoal das estações e pelos guardas das cancellas e da via, como pelo pessoal da conservação;

9.º Verificar a conservação dos edificios das estações e suas dependencias;

10.º Vigiar a zona de defeza da linha para evitar qualquer plantação, vedação, escavação ou construcção que não seja permittida, em harmonia com os regulamentos em vigor, ou que seja executada fóra das condições com que tenha sido auctorisada;

11.º Investigar, finalmente, ácerca de todos os factos que cheguem ao seu conhecimento, d'onde possa resultar perigo ou estorvo ao movimento dos comboios, devendo de tudo informar com minuciosidade o seu chefe de secção;

12.º Comparecer com a brevidade que for possível no local onde se tenha dado accidente, que tenha produzido ou ameace produzir interrupção na circulação de comboios, devendo collaborar, com o pessoal das empresas, nas providencias a tomar para que o transito seja restabelecido, e nos soccorros a prestar ás pessoas que d'elles careçam, quando se tenham dado desastres pessoaes, reclamando o auxilio das auctoridades administrativas se d'elle precisar;

§ unico. No caso em que se tenha dado interrupção na circulação dos comboios, devem tambem partir para o local do sinistro e ali permanecer enquanto a sua presença for util, os fiscaes dos troços contiguos áquelle em que o sinistro tenha occorrido;

13.º Avisar os chefes dos districtos respectivos da empresa das faltas ou irregularidades que possam por elles ser immediatamente remediadas, chamando a sua attenção para qualquer localidade que entendam carecer de mais activa vigilancia;

§ 1.º Quando as faltas ou irregularidades encontradas exigirem com urgencia medidas comprehendidas na esphera de acção das brigadas ou partidos de conservação, recorrerão áquelle que mais proximo estiver do ponto perigoso, para que sejam logo adoptadas as providencias adequadas, a cuja execução devem assistir, para verificar a sua efficacia e dar do acontecido parte minuciosa ao seu chefe immediato, segundo as notas tomadas na occasião.

§ 2.º No caso das irregularidades ou faltas encontradas não poderem ser remediadas pelo pessoal dos districtos d'ellas darão prompto conhecimento, pelo telegrapho ou

por escripto segundo a urgencia, ao seu chefe immediato e ao engenheiro chefe da divisão.

§ 3.º No caso de accidente grave, de que resulte interrupção na circulação ou desastres pessoaes, devem avisar telegraphicamente os respectivos chefes de divisão e secção.

14.º Dar conhecimento aos seus chefes immediatos de todas as occorrencias importantes dadas nos seus troços, de que tenham conhecimento, ainda mesmo que não sejam referentes ao serviço de via e obras;

15.º Lavrar auto de todos os factos occorridos no recinto da linha ferrea comprehendido no seu troço, incriminados nas leis communs ou nos regulamentos e leis especiaes de caminhos de ferro, prender os delinquentes em flagrante delicto e proceder em harmonia com o disposto no artigo 6.º do decreto de 31 de dezembro de 1864, devendo enviar com a maior brevidade ao chefe da secção todas as informações e conhecimentos que digam respeito a esses autos;

16.º Collaborar com os empregados das empresas na manutenção da ordem, devendo prender os criminosos quando os encontrem em flagrante delicto e entregal-os á auctoridade local;

17.º Registrar diariamente na sua caderneta, com designação do dia em que o serviço é desempenhado, o itinerario da sua inspecção, devendo tomar notas minuciosas de todos os factos de que tiverem conhecimento relativos ás attribuições que pelo presente regulamento lhes são determinadas;

§ unico. As cadernetas serão rubricadas pelo chefe de secção e escripturadas pelos fiscaes sem emendas ou raturas, podendo sómente por annotação rectificar-se o que ali for escripto.

18.º Formular e enviar semanalmente, aos respectivos chefes de secção, partes de serviço, contendo a exposição de tudo quanto tiver sido notado nas cadernetas de serviço por fórma que claramente se descreva: o estado da via e dos seus accessorios e obras de arte; as irregularidades e faltas encontradas; as providencias adoptadas; as obras executadas, e tudo quanto possa concorrer para o exacto conhecimento do estado de cada troço e das occorrencias dignas de menção, que n'elle se tenham dado.

§ unico. Os acontecimentos notaveis ou os que exijam procedimento urgente, deverão ser participados em comunicação especial ao chefe da secção, devendo ainda,



n'este caso, serem descriptos nas partes de serviço semanaes, para que estes documentos contenham, por completo, todos os serviços desempenhados pelos fiscaes.

### CAPITULO III

#### Divisão fiscal de material e tracção

##### SECÇÃO I

##### Organisação do serviço

Art. 34.º Em cada uma das direcções a divisão fiscal do serviço de material, tracção e officinas, será dirigida por um engenheiro com o titulo de: *engenheiro chefe da divisão fiscal de material e tracção*, tendo sob suas ordens, alem do pessoal a que se refere o n.º 3.º do artigo 15.º, chefes de zona (conductores artifices) e machinistas fiscaes.

Art. 35.º Cada uma das zonas em que se divide este serviço ficará a cargo de um chefe (conductor artifice), tendo sob suas immediatas ordens um machinista fiscal.

##### SECÇÃO II

##### Atribuições do pessoal da divisão

Art. 36.º No desempenho das suas funcções cumpre ao *engenheiro chefe da divisão* de material e tracção:

1.º Vigiar se são cumpridas as leis e regulamentos especiaes de exploração de caminhos de ferro na parte relativa aos serviços do material e tracção;

2.º Fazer cumprir pelo pessoal seu subordinado os deveres que, pelo presente regulamento, lhe competem, dando-lhe as necessarias instrucções;

3.º Propor quaesquer melhoramentos ou alterações, que entenda deverem introduzir-se nos serviços que fiscalisa;

4.º Informar ácerca de todos os assumptos relativos aos serviços da sua divisão, sobre que for consultado pelo engenheiro director;

5.º Comunicar á direcção, assim que cheguem ao seu conhecimento, todos os factos que considere exigirem providencias;

6.º Comparecer nas localidades onde tenha occorrido accidente, de que resultem consequencias graves, para conhecer das causas que lhe deram origem, e indicar as providencias, que tiver por convenientes com o fim de modi-

ficar e remediar os efeitos produzidos, devendo de tudo dar parte circunstanciada ao engenheiro director;

7.º Enviar á direcção um mappa trimestral compendian-do todos os factos importantes occorridos nos serviços da sua divisão durante o trimestre, e apresentando as considerações, que tiver por convenientes, sobre os assumptos que mereçam menção especial;

§ unico. Estes mappas serão enviados até ao dia 15 do mez immediato áquelle em que findar o trimestre.

8.º Remetter annualmente á direcção até ao dia 31 de janeiro de cada anno, um relatorio circunstanciado ácerca dos serviços da sua divisão no anno antecedente;

Este relatorio será acompanhado com o cadastro de todo o material rolante e de tracção pertencente a cada linha, especificando o seu numero, procedencia de fabrica, estado de conservação e tempo de serviço, bem como com os mappas indicativos dos principaes trabalhos effectuados nas officinas de pequena e grande reparação;

9.º Proceder á inspecção de todo o material rolante adquirido pelas companhias ou empresas, e ás provas dos geradores de vapor de todas as machinas fixas, locomoveis e locomotivas quando entrarem novas em serviço ou quando tenham soffrido reparações nas suas peças mais importantes e lavrar os competentes autos que remetterá á direcção;

10.º Informar, quando lhe for determinado, sobre a composição dos trens e sobre os horarios, em attenção com o poder de tracção das diversas series de locomotivas, com o peso e condições de rolagem do material circulante e com as condições da via;

11.º Informar annualmente, até ao dia 20 de janeiro, a direcção ácerca da intelligencia e zêlo com que cada um dos seus subordinados desempenha os deveres do seu cargo, tendo em consideração, alem do seu proprio testemunho, as informações prestadas pelos chefes de zona.

Art. 37.º Aos *chefes de zona*, de tracção, alem dos serviços que lhes forem superiormente determinados, compete:

1.º Verificar se são cumpridas as disposições estipuladas nos regulamentos de policia e exploração de caminhos de ferro, que digam respeito directa ou indirectamente aos serviços a seu cargo;

2.º Vigiar pelo exacto cumprimento dos serviços a cargo dos machinistas fiscaes, ministrando-lhes as indispensaveis instrucções para o completo conhecimento de todas



as especialidades e minudencias de serviço que lhes cumpre executar;

3.º Vigiar que não entrem em serviço locomotivas, tenders, carruagens ou vehiculos de qualquer natureza sem auctorisação da direcção, quando este material seja adquirido de novo ou tenham soffrido reparação ou renovação as suas peças mais importantes, ou quando por qualquer motivo tenha sido interdicto o seu serviço;

4.º Examinar especialmente nas cocheiras de machinas e nos depósitos de material circulante o estado do mesmo material, tomando nota d'aquelle que carecer de entrar nas officinas de reparação e prevenindo os chefes de depósito sempre que julguem que a avaria, deterioração ou desgaste observados são de natureza a constituirem um perigo immediato para a circulação d'esse material;

5.º Inspeccionar as officinas de grande e pequena reparação, informando especialmente sobre:

a) A segurança do funcionamento de todos os motores,apparelhos de transmissão e apparelhos ferramentas d'aquelles estabelecimentos;

b) As reparações effectuadas em todo o material rolante e a fabricação de todas as peças elementares necessarias para provisão e pequena reparação;

c) O serviço dos menores em attenção com as prescripções regulamentares;

d) As provisões de combustivel, de agua e dos materiaes de lubrificação;

e) A entrada do todos os materiaes com ou sem isenção de direitos, o seu emprego e a sua existencia em depósito;

f) Inspeccionar os livros de registo do material, indagando se se acham escripturados e se por elles se póde reconhecer a data em que esse material entrou em serviço, o trabalho que tem feito, as reparações ou modificações que tiver soffrido e a renovação das suas diferentes peças;

6.º Examinar a composição dos trens, tendo em attenção quaes as locomotivas empregadas nos comboios expressos, de correios, mixtos ou de mercadorias, qual o numero e carga dos vehiculos com relação á potencia d'essas machinas e ás condições das linhas ferreas, e qual a distribuição dos wagons com freio manual ou automatico e seu funcionamento;

7.º Fiscalisar por si e pelos machinistas fiscaes seus subordinados o serviço dos machinistas e fogueiros, exami-

nando se cumprem as disposições regulamentares que lhes dizem respeito, e julgando da aptidão profissional e moral dos mesmos empregados. Esta fiscalisação deverá igualmente estender-se ao serviço dos conductores e guarda-freios na parte em que este serviço se relaciona com o da tracção;

8.º Examinar o estado de conservação e facilidade de funcionamento de todos os guindastes e apparelhos de carga e descarga, placas girantes, reservatorios, gruas, locomoveis e bombas de agua;

9.º Assistir, quando lhe for determinado, ás provas e experiencia do material a que se refere o n.º 9.º do artigo 36.º d'esta organisação;

10.º Corresponder-se directamente com o engenheiro chefe da divisão e nos casos de urgencia com o engenheiro director;

11.º Dar conhecimento á divisão de todos os factos que julgue exigirem providencias;

§ 1.º Quando a urgencia d'essa participação assim o reclame farão uso do telegrapho, communicando immediatamente por escripto todas as informações e esclarecimentos que sobre o facto se lhes offerecerem.

§ 2.º No caso de descarrillamento ou collisão de trens, de que resultem accidentes graves, devem tambem os chefes de zona avisar telegraphicamente o engenheiro director.

12.º No caso de descarrillamento ou collisão de trens, comparecer com a brevidade possivel no local do sinistro, a fim de prestarem os soccorros, de que poderem dispor, ás pessoas que d'elles careçam, reclamando o concurso das auctoridades locaes, se o julgarem conveniente, empregando os esforços possiveis para que o transito seja restabelecido e indagando minuciosamente das causas do accidente;

13.º Prestar apoio e coadjuvação por si e pelos seus subordinados á manutenção da ordem e á execução dos regulamentos de exploração, tomar conhecimento de todos os factos puniveis pelas leis communs e das contravenções incriminadas nas leis e regulamentos especiaes de caminhos de ferro, lavrando ou fazendo lavrar autos e procedendo em tudo em harmonia com as mesmas leis e regulamentos;

14.º Exigir dos empregados das companhias, que se acharem presentes, as providencias, que julguem necessarias e urgentes, quando notarem alguma falta que possa



comprometer a segurança dos comboios, devendo, quando não forem obedecidos e julgarem haver perigo immediato, usar das attribuições que os regulamentos e instrucções especiaes lhes facultam;

15.º Enviar á divisão um mappa mensal, até ao dia 8 de cada mez, no qual se achem indicadas em relação ao mez antecedente: as faltas praticadas pelo pessoal de tracção em contravenção ás leis e regulamentos em vigor; as avarias do material succedidas durante a marcha dos comboios e os desastres occorridos na tracção e officinas; a quantidade de materiaes, entrados durante o mez, com ou sem isenção de direitos; o material que carecer entrar nas officinas de grande ou pequena reparação; o material que tenha entrado nas officinas para receber reparações, ou que tenha saído depois de renovado ou reparado, com a indicação da especie de reparação effectuada ou a effectuar; e por ultimo todos os dados estatisticos que superiormente forem designados;

16.º Informar annualmente até ao dia 10 de janeiro, e quando lhes for exigido, sobre o comportamento e aptidão dos machinistas-fiscaes seus subordinados.

Art. 38.º Aos *machinistas fiscaes*, alem do que superiormente lhes for determinado, compete:

1.º Vigiar o estado de conservação e limpeza das machinas e seus tenders, bem como o seu funcionamento em marcha;

2.º Inspeccionar cuidadosamente, quando as locomotivas entram em serviço e durante a marcha e paragens dos trens, todas as peças essenciaes ao movimento, alimentação e segurança, e se os cofres de ferramentas estão devidamente guarnecidos;

3.º Observar se os machinistas estão sufficientemente conhecedores das condições do traçado e perfil das linhas ferreas, da conservação da via e da situação das obras de arte importantes, das passagens de nivel e das estações, e se regulam a marcha dos trens em attenção com aquellas condições, tomando especial cuidado em que não sejam forçadas as velocidades, especialmente nos pontos perigosos;

4.º Examinar se durante as manobras, a marcha e os estacionamentos, os machinistas e fogueiros abandonam, mesmo em caso de perigo imminente, a locomotiva confiada ao seu cuidado;

5.º Acompanhar os comboios, que superiormente lhes forem designados, fiscalizando durante essas viagens os

differentes serviços a que se referem os n.ºs 1.º, 2.º, 3.º e 4.º do presente artigo;

3.º Inspeccionar o serviço nos depositos de machinas e officinas de accordo com as instrucções que superiormente lhes forem dadas, e examinar o estado de conservação de todo o material circulante e de tracção;

7.º Verificar o estado de conservação e funcionamento de todos osapparelhos cujo exame e inspecção estão a cargo da divisão;

8.º Participar telegraphicamente ao chefe da sua zona todas as occorrencias que julguem carecer de immediatas providencias;

9.º Em caso de reconhecida urgencia, corresponder-se directamente com qualquer superior que mais proximo se ache e de quem mais rapidamente possam receber as instrucções de que careçam;

10.º Logo que lhes conste ter-se dado algum sinistro nas linhas da sua zona, proceder como se acha preceituado no n.º 8.º d'este artigo, e partir com a maior brevidade para o local em que se tenha dado esse sinistro, onde, caso não encontrem alguns dos seus superiores, prestarão todos os soccorros que possam ás pessoas que d'elles careçam, reclamando o auxilio das auctoridades locaes, se d'elle precisarem, e coadjuvando com o maior zêlo e actividade os empregados da companhia, a fim de se remediarem os effeitos do accidente;

11.º Lavrar auto de todos os factos incriminados nas leis communs ou nos regulamentos e leis especiaes de caminhos de ferro, prender os delinquentes em flagrante delicto e proceder em harmonia com o disposto no artigo 6.º do decreto de 31 de dezembro de 1864, devendo enviar com a maior brevidade ao chefe de zona todas as informações e esclarecimentos que digam respeito a esses autos;

12.º Corresponder-se com o chefe da sua zona sobre todos os assumptos de serviço precedentemente enumerados, ou que por elle lhes sejam ordenados, enviando-lhe tambem semanalmente, um mappa, designando: as faltas e contravenções praticadas nos serviços a seu cargo; os desastres succedidos nas officinas ou produzidos pelos comboios ou machinas em marcha; o material entrado de novo em circulação; e por ultimo o material que careça de reparações, que tenha dado entrada nas officinas ou que d'ellas tenha saído, indicando as reparações effectuadas ou a effectuar.



## TITULO IV

Disposições relativas ao pessoal do serviço  
interno e externo

## CAPITULO I

Pessoal tecnico

Art. 39.º As disposições relativas aos engenheiros, conductores e desenhadores de obras publicas são descriptas no diploma da organização geral dos serviços de obras publicas e minas e do pessoal tecnico respectivo.

## CAPITULO II

Pessoal administrativo

## SECÇÃO I

Nomeações, promoções, transferencias  
e permutações de logares

Art. 40.º Nenhum individuo póde ser admittido nos quadros da fiscalisação de exploração de caminhos de ferro a não ser pela categoria ou classe inferior do respectivo quadro.

§ unico. Exceptuam-se os chefes do expediente, os inspectores fiscaes do trafego e chefes de circumscripção do movimento e trafego e os de zonas de tracção cujas nomeações e accesso serão regulados pelas disposições adiante exaradas. Para os pagadores o processo de nomeação será indicado no diploma especial que regula o serviço dos pagamentos.

Art. 41.º A admissão no quadro do pessoal administrativo será feita provisoriamente por um anno, findo o qual será convertida em definitiva, precedendo informação favoravel do respectivo director ácerca da aptidão e comportamento do empregado. A admissão será feita por despacho ministerial.

Art. 42.º A nomeação de apontadores-amanuenses de 2.ª classe e fiscaes de 2.ª classe do movimento e trafego será feita precedendo concurso documental, e recairá em individuo que apresente attestados comprovativos de:

- 1.º Ser portuguez;
- 2.º Não ter mais de trinta annos de idade;

3.º Ter sufficiente robustez;

4.º Ter cumprido as leis de recrutamento;

5.º Não ter nenhuma responsabilidade criminal;

6.º Ter approvação nos exames de portuguez, francez, arthimetica, algebra elementar e desenho, feitos em lyceu portuguez ou nos estabelecimentos onde se ensinam os preparatorios para a admissão nos institutos industriaes ou commerciaes do reino.

§ unico. Ficam salvas as disposições legaes em vigor com respeito aos officiaes inferiores do exercito (lei de 25 de junho de 1883).

Art. 43.º O preenchimento das vacaturas dos logares de apontadores-amanuenses de 1.ª classe é feito entre os apontadores-amanuenses de 2.ª classe por antiguidade de serviço effectivo, mediante informação do respectivo director.

§ unico. Exceptuam-se os casos de inaptidão comprovada.

Art. 44.º Os logares de chefes do expediente serão providos por concurso documental e de provas escriptas entre os conductores de qualquer classe do quadro auxiliar do corpo de engenheiros de obras publicas e os apontadores-amanuenses de 1.ª classe das direcções fiscaes que apresentarem bons attestados de serviço, passados pelos respectivos directores.

Art. 45.º A nomeação de fiscal de 2.ª classe do serviço de via e obras será feita por concurso documental a que poderão concorrer os individuos que provarem ter pratica do serviço de construcção e que, alem de satisfazerem aos requisitos mencionados nos n.ºs 1.º a 5.º do artigo 42.º souberem ler, escrever e contar.

Art. 46.º São sempre motivos de preferencia para o provimento dos logares de fiscaes de 2.ª classe, quer do movimento e trafego, quer de via e obras, a apresentação de attestados, ou seja de maior numero de habilitações litterarias do que as exigidas, ou de bons serviços prestados na exploração de caminhos de ferro por conta do estado ou como apontadores de 1.ª ou 2.ª classe nas direcções de obras publicas ou de obras especiaes.

§ unico. Para a fiscalisação de via e obras têm sempre preferencia os capatazes geraes do serviço de via e obras dos caminhos de ferro explorados pelo estado, que possuirem bons attestados passados pelos respectivos directores e que souberem ler, escrever e contar.

Art. 47.º O preenchimento das vacaturas dos logares



de fiscaes de 1.<sup>a</sup> classe, quer do movimento e trafego quer de via e obras, será feito tão sómente entre os empregados da classe immediatamente inferior, alternadamente por antiguidade de serviço effectivo, e por concurso documental e de provas escriptas, devendo os concorrentes apresentar sempre attestados sobre o seu merito e comportamento passados pelo respectivo director.

§ unico. Exceptua-se para a promoção por antiguidade os casos de inaptidão para o desempenho das funções do cargo a preencher.

Art. 48.<sup>o</sup> Para o preenchimento das vacaturas dos logares de inspectores fiscaes do trafego abrir-se-ha concurso documental e de provas escriptas entre os chefes de circumscripção do movimento e trafego e os inspectores do movimento e trafego dos caminhos de ferro explorados pelo estado, que apresentarem bons attestado passados pelos seus respectivos directores.

§ unico. Quando se não apresentarem concorrentes a estes logares, ou quando pelo exame das provas dadas se reconhecer não possuirem estes concorrentes as indispensaveis habilitações para o bom desempenho d'estes logares, abrir-se-ha novo concurso ao qual serão admittidos os individuos que provarem ter os requisitos mencionados nos n.<sup>os</sup> 1.<sup>o</sup>, 3.<sup>o</sup>, 4.<sup>o</sup> e 5.<sup>o</sup> do artigo 42.<sup>o</sup> e se acharem habilitados com o curso commercial dos institutos commerciaes e industriaes de Lisboa ou Porto.

Art. 49.<sup>o</sup> Os logares de chefes de circumscripção do movimento e trafego serão providos em concurso documental e de provas escriptas entre os fiscaes de 1.<sup>a</sup> classe do movimento e trafego e os chefes de estação de 1.<sup>a</sup> classe dos caminhos de ferro explorados pelo estado, que apresentarem bons attestados passados pelos respectivos directores.

Art. 50.<sup>o</sup> Os logares de chefes de zona de tracção são providos em concurso documental entre os individuos que, alem dos requisitos mencionados nos n.<sup>os</sup> 1.<sup>o</sup>, 3.<sup>o</sup>, 4.<sup>o</sup> e 5.<sup>o</sup> do artigo 42.<sup>o</sup>, provarem acharem-se habilitados a exercer as funções de engenheiros machinistas ou conductores de machinas.

Art. 51.<sup>o</sup> Os logares de machinistas fiscaes são providos em concurso documental entre os individuos que, alem dos requisitos mencionados nos n.<sup>os</sup> 1.<sup>o</sup>, 3.<sup>o</sup>, 4.<sup>o</sup> e 5.<sup>o</sup> do artigo 42.<sup>o</sup>, apresentarem attestados ou documentos comprovativos de possuirem os conhecimentos indispensaveis para o bom exercicio da sua profissão e que souberem ler, escrever e contar.

Art. 52.<sup>o</sup> O jury dos concursos a que se referem os artigos antecedentes terá por presidente alternadamente um dos engenheiros directores da fiscalisação, e por vogaes dois dos engenheiros chefes de divisões fiscaes.

Art. 53.<sup>o</sup> A transferencia de empregados de uma para outra direcção só será feita por despacho ministerial, e terá logar: por conveniencia de serviço, por preenchimento de vacatura ou a requerimento dos interessados.

§ 1.<sup>o</sup> Só é permittida a permutação de logar de uma para outra direcção entre empregados de igual categoria ou classe, e esta permutação póde ser concedida pelo director dos serviços de obras publicas.

§ 2.<sup>o</sup> Tanto a transferencia como a permutação de logares serão sempre feitas mediante informação favoravel dos respectivos directores.

## SECÇÃO II

### Faltas e licenças

Art. 54.<sup>o</sup> Consideram-se faltas não justificadas:

1.<sup>o</sup> O não comparecimento ao serviço, a entrada depois da hora regulamentar ou a saída antes d'ella, e a transposição do limite da licença que haja sido concedida, sem que o empregado justifique essas faltas enviando ao seu chefe immediato no periodo de vinte e quatro horas, parte de doente ou outra justificação attendivel;

§ unico. A parte de doente, a que se refere este numero, poderá justificar faltas durante tres dias.

2.<sup>o</sup> A ausencia, sem licença, por mais de tres dias, sem apresentação de certidão de facultativo comprovativa de doença;

3.<sup>o</sup> A ausencia, sem licença, por mais de trinta dias, sem a apresentação de novo attestado medico, o qual poderá justificar faltas por um mez;

§ unico. Quando a doença se prolongar por mais de dois mezes deverá o empregado, antes de findar este prazo, requerer licença de accordo com o estipulado nos paragraphos do artigo 58.<sup>o</sup> d'este regulamento.

Art. 55.<sup>o</sup> Desde a participação de doença fica o empregado sujeito a inspecção medica no seu domicilio.

Art. 56.<sup>o</sup> As faltas não justificadas importam sempre para o funcionario perda de vencimento total, correspondente ao numero de dias em que tiver faltado, independentemente de qualquer penalidade que haja de ser-lhe applicada.



Art. 57.º As licenças podem ser concedidas:

- a) Até tres dias pelos engenheiros chefes de divisão;
- b) Até oito dias pelos engenheiros directores;
- c) Até quinze dias pelo director dos serviços de obras publicas;
- d) Por mais de quinze dias pelo ministro;

§ unico. Não podem ser concedidas licenças illimitadas.

Art. 58.º As licenças requeridas por motivo de doença, devidamente comprovada, poderão ser concedidas com vencimento por inteiro até dois mezes.

§ 1.º A prorrogação de licença por mais de dois mezes, não excedendo o praso de um anno, só poderá ser concedida com perda de vencimento de exercício, a não ser que a doença tenha sido adquirida por motivo de serviço, caso em que poderá a prorrogação, de que se trata, ser concedida sem perda de vencimento, dentro do praso designado.

§ 2.º Decorrido um anno de licença e comprovando-se a continuação da doença, não proveniente de accidente occorrido em serviço, deverá o funcionario ser sujeito a uma junta medica, e, caso se prove a sua impossibilidade absoluta de trabalho, será aposentado nos termos do disposto no artigo 96.º, ou considerado invalido com a redução de vencimento que for determinada pelo ministro, mediante proposta do respectivo director.

§ 3.º Quando se prove que a doença foi adquirida por motivo de serviço e que se dá impossibilidade absoluta de trabalho, o funcionario será passado á classe de invalido, com vencimento por inteiro durante um anno, e no fim d'elle com a percentagem d'esse vencimento, determinada pelo ministro nos termos do paragrapho antecedente.

Art. 59.º Não se comprovando oficialmente a doença allegada, em qualquer dos casos citados nos artigos antecedentes, o funcionario fica *ipso facto* demittido.

Art. 60.º Quando o motivo allegado não for o de doença, mas for julgado attendivel, a licença poderá ser concedida nos termos do artigo 57.º se d'ahi não resultar inconveniente para o serviço, com o vencimento por inteiro, até um mez consecutivo, ou por quarenta e cinco dias intercalados durante o anno civil, e d'ahi por diante até seis mezes sem vencimento algum.

Art. 61.º Quando pelo motivo allegado se não poder considerar sufficientemente justificado o pedido de licença, mas não houver inconveniente para o serviço, poderá a licença ser concedida nos termos do artigo 57.º, sem vencimento até seis mezes.

Art. 62.º O empregado que completar seis mezes de licença, concedida por motivo que não seja de doença, e que no fim d'elles não vier occupar o seu lugar, fica *ipso facto* demittido se não allegar e comprovar caso de doença ou de força maior, no qual poderá a licença sem vencimento ser prorogada por mais dois mezes, no fim dos quaes, não se apresentando, terá lugar a demissão.

Art. 63.º Todas as faltas ao serviço, com excepção das justificadas por motivo de doença, serão descontadas nas antiguidades dos empregados, nas respectivas categorias ou classes, para o effeito da promoção por antiguidade, salvo as consideradas nas alíneas a), b) e c) do artigo 57.º quando concedidas uma só vez em cada anno.

§ unico. Quando a licença concedida por motivo de doença exceder o praso de um anno, será descontado na antiguidade do empregado, para o effeito da promoção, o tempo que exceder esse praso.

Art. 64.º Para a completa execução das disposições dos artigos antecedentes, haverá junto ás direcções fiscaes um facultativo encarregado especialmente de fazer as inspecções medicas aos empregados fiscaes, que lhe forem designados pelos respectivos engenheiros directores.

§ unico. Este logar é considerado de commissão e de nomeação ministerial, ficando d'elle exonerado o medico que se eximir, sob qualquer pretexto, de ir fazer as inspecções de que trata este artigo, ou se mostrar que não desempenha escrupulosamente os seus deveres.

### SECÇÃO III

#### Penas disciplinares

Art. 65.º As penas disciplinares, applicaveis aos empregados das direcções fiscaes de caminhos de ferro, são:

- 1.º Advertencia ou reprehensão;
- 2.º Multa;
- 3.º Suspensão;
- 4.º Demissão.

§ unico. A applicação de qualquer d'estas penalidades não subtrahе o empregado á comminação de outras que, em virtude do codigo penal, o poder judicial lhe possa applicar.

Art. 66.º A pena de advertencia ou reprehensão será applicada aos que exorbitarem, forem negligentes no exercício das suas funcções, tiverem mau comportamento ou que commetterem faltas de pouca importancia.



Art. 67.º São causas de multa as faltas ao serviço não justificadas e a reincidência depois de duas advertências ou reprehensões.

Art. 68.º São causas de suspensão:

1.º A pronuncia por qualquer crime, desde que tenha sido intimado o despacho de pronuncia e enquanto esta subsistir;

2.º A reincidência em faltas a que já tenham sido applicadas as penas de reprehensão ou multa;

3.º A insubordinação;

4.º A não execução das leis e regulamentos;

5.º A falta de attenção para com os seus superiores, ou a desobediencia ás suas ordens.

§ 1.º A multa ou suspensão póde ser imposta:

a) Até tres dias pelo chefe da divisão a que pertencer o empregado;

b) Até oito dias pelo respectivo director;

c) Até quinze dias pelo director dos serviços de obras publicas;

d) Por mais de quinze dias pelo ministro.

§ 2.º A suspensão só poderá exceder tres mezes no caso previsto no n.º 1.º d'este artigo.

Art. 69.º São causas de demissão:

1.º A condemnação em qualquer pena maior;

2.º Os actos que envolvam participação em manifestações contra a ordem publica;

3.º As faltas de probidade;

4.º A insubordinação grave contra os superiores;

5.º A desattenção, negligencia ou inexecução das leis e regulamentos, de que tenham resultado ou poderão resultar consequencias graves;

6.º A reincidência em faltas que dêem logar á suspensão;

7.º O não tomar posse, no praso de vinte dias, do logar para que haja sido nomeado ou transferido, excepto quando provada a impossibilidade;

8.º O exercicio de cargos publicos, emprego ou profissão, incompatíveis com o desempenho das funções do cargo do funcionario;

9.º Trinta faltas ao serviço, não justificadas, dadas no praso de um anno, contado do dia em que der a primeira falta;

10.º E por ultimo, o caso previsto no artigo 59.º da presente organização.

Art. 70.º Nenhum empregado poderá ser demittido, sal-

vo o caso previsto no n.º 1.º do artigo antecedente, sem ser ouvido, caso seja encontrado, e sem que conste do respectivo processo os depoimentos das testemunhas que produzir em sua defeza, e forem encontradas.

## TITULO V

### Disposições transitorias

Art. 71.º Os directores fiscaes de caminhos de ferro apresentarão no praso de quinze dias, a contar da data d'este decreto, o projecto dos quadros das suas direcções, elaborado nos termos das disposições d'esta organização, e um mappa de todo o pessoal existente nas mesmas direcções, com a data das respectivas nomeações, bem como as informações relativas a cada um dos empregados sobre o seu merito, comportamento e estado physico comprovado pela inspecção do facultativo das direcções fiscaes.

§ 1.º Este projecto comprehenderá o numero e categoria dos empregados que comporta cada uma das direcções, em face das disposições d'esta organização.

§ 2.º Em vista d'este projecto, dos mappas do pessoal existente nos serviços fiscaes e das informações dadas pelos respectivos directores, serão organizados na direcção dos serviços de obras publicas, no praso de oito dias, os quadros do pessoal da fiscalisação a que se refere o capitulo II do titulo I d'este regulamento, nos quaes não serão admittidos os empregados, que pelo facultativo das direcções fiscaes forem julgados incapazes de serviço, a quem será applicavel o disposto no artigo 82.º

Art. 72.º São extintos os logares de *fiscaes principaes e de telegraphos, pharoes, pesos e balanças*, ficando as funções desempenhadas por estes ultimos funcionarios a cargo dos empregados das divisões de via e obras, na parte relativa ás linhas telegraphicas propriamente ditas, e aos das divisões do movimento e trafego em tudo quanto diz respeito aos serviços fiscalizados por aquelles funcionarios dentro do recinto das estações.

Art. 73.º Nos logares de *inspectores fiscaes de trafego* serão providos o actual chefe da 2.ª secção da 3.ª repartição da 1.ª direcção fiscal, e o chefe da 1.ª secção da 3.ª repartição da 2.ª direcção fiscal; nos logares de inspectores fiscaes do movimento serão collocados o actual chefe interino da 1.ª secção da 3.ª repartição da 1.ª direcção fiscal



e o actual adjunto ao engenheiro chefe da 2.<sup>a</sup> divisão da 2.<sup>a</sup> direcção fiscal.

§ unico. No lugar de adjunto ao chefe da divisão de via e obras da 1.<sup>a</sup> direcção fiscal será collocado o actual chefe da 1.<sup>a</sup> secção da 2.<sup>a</sup> repartição da mesma direcção.

Art. 74.<sup>o</sup> Os logares de *chefes das circumscripções fiscaes do movimento e trafego* serão exercidos pelos funcionarios que actualmente desempenham os cargos de fiscaes principaes, pela ordem da sua antiguidade na respectiva categoria.

Art. 75.<sup>o</sup> Os logares de *chefes das zonas fiscaes de tracção* serão exercidos pelos funcionarios que actualmente occupam os cargos de conductores artifices.

Art. 76.<sup>o</sup> Os logares de *fiscaes de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes de via e obras* passam a ser exercidos pelos actuaes agentes fiscaes de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes d'aquelles serviços, devendo o seu provimento ser feito por antiguidade na respectiva classe.

Art. 77.<sup>o</sup> Nos logares de *fiscaes de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes do movimento e trafego* serão providos os actuaes fiscaes e agentes fiscaes de 1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classes do movimento e trafego, pela ordem da sua categoria e antiguidade nas respectivas classes.

§ unico. Os actuaes fiscaes do movimento e trafego desempenharão os logares de encarregados dos póstos e continuarão a perceber, em effectividade de serviço, os seus actuaes vencimentos, enquanto não forem promovidos a chefes de circumscripção.

Art. 78.<sup>o</sup> Nos logares de *chefes do expediente das direcções* serão providos os funcionarios que actualmente occupam os cargos, que ficam extinctos, de chefes da 1.<sup>a</sup> repartição de cada uma das direcções fiscaes, conservando porém a categoria de chefes de repartição que lhes foi dada por decreto de 24 de março de 1891.

Art. 79.<sup>o</sup> Os logares de *machinistas fiscaes, desenhadores, pagadores e apontadores-amanuenses de 1.<sup>a</sup> e 2.<sup>a</sup> classes* serão exercidos pelos funcionarios, que actualmente occupam estes cargos, pela ordem da sua antiguidade no serviço.

Art. 80.<sup>o</sup> Os actuaes empregados das direcções fiscaes, quando em serviço effectivo, conservam os vencimentos que lhes foram fixados na tabella annexa ao decreto de 21 de fevereiro de 1891, quaesquer que forem as collocações que por esta organização lhes sejam dadas, e enquanto não forem promovidos.

Art. 81.<sup>o</sup> Não poderá haver admissões ou promoções em-

quanto, nas classes em que se derem as vacaturas, houver pessoal que exceda o seu effectivo fixado no quadro annexo a este regulamento, pessoal que irá preenchendo, segundo a sua antiguidade, as vacaturas que se derem nas suas respectivas classes.

§ unico. Enquanto o numero total dos actuaes agentes fiscaes, quer de via e obras, quer de movimento e trafego, exceder nas duas direcções fiscaes o fixado por esta organização, não poderá haver admissões seja qual for a classe em que se der esse excesso.

Art. 82.<sup>o</sup> O pessoal que exceder o effectivo de cada uma das classes dos funcionarios das direcções fiscaes ficará ás ordens do ministerio com 70, 60 ou 50 por cento dos seus vencimentos de categoria e exercicio conforme tiver mais de 25 annos, entre 25 e 15 ou menos de 15 annos de serviço effectivo percebendo o seu vencimento por inteiro quando seja empregado em qualquer outra commissão de serviço activo.

## TITULO VI

### Disposições geraes

Art. 83.<sup>o</sup> Os inspectores do movimento, os inspectores de trafego, os chefes de secção de via e obras e o pessoal administrativo do serviço externo das direcções fiscaes, deverão sempre, no exercicio das suas funcções, fazer uso dos seus respectivos distinctivos.

Art. 84.<sup>o</sup> Os funcionarios das direcções fiscaes não podem, em tudo o que se refira a assumpto de serviço, dirigir-se aos seus superiores senão pelas vias competentes.

§ unico. Exceptuam-se os casos previstos n'esta organização.

Art. 85.<sup>o</sup> Os empregados, a que se refere esta organização, quando forem intimados para servirem de testemunhas, ou para qualquer outro acto judicial, darão parte ao seu chefe immediato.

Art. 86.<sup>o</sup> O serviço de expediente das direcções fiscaes começa todos os dias não santificados ou feriados ás dez horas da manhã, e acaba ás quatro horas da tarde, excepto se as necessidades de serviço exigirem mais tempo de trabalho.

§ unico. Os empregados menores, continuos e serventes, comparecerão na direcção uma hora antes da fixada para o começo dos trabalhos.



Art. 87.º Os empregados de secretaria assignarão, logo que entrem, os respectivos livros do ponto.

§ unico. Meia hora depois da marcada para a entrada dos empregados será encerrado o ponto pelo respectivo chefe.

Art. 88.º Chegada a hora de saída nenhum empregado se retirará ou deixará o trabalho sem que o respectivo director, chefe de divisão, ou quem as suas vezes fizer, declare terminado o serviço n'aquelle dia, ou sem permissão previa do mesmo director ou chefe de divisão.

Art. 89.º Os funcionarios dos serviços externos das direcções fiscaes, para serem legalmente investidos nas funções de agentes de policia, devem, antes de entrarem em exercicio, apresentar as suas nomeações ao juiz de direito da comarca onde servirem, o qual lhes deferirá juramento de bem e fielmente cumprirem os deveres do seu cargo.

§ unico. Estes funcionarios, depois de ajuramentados, podem usar de armas, e devem prender os delinquentes em flagrante delicto, reclamar a presença das auctoridades administrativas ou judicias e o auxilio da força publica, intimar ou mandar intimar medicos e outros peritos para o exame do corpo de delicto, e lavrar autos de todos os factos occorridos contra as leis e regulamentos, como se acha preceituado no artigo 6.º do decreto de 31 de dezembro de 1864 sobre caminhos de ferro.

Art. 90.º Os empregados das direcções fiscaes, quando, no exercicio das suas funções, se encontrarem com funcionarios das mesmas direcções de categoria superior á sua, ou quando lhes constar que estes funcionarios seguem n'algun dos trens que partir ou passar na estação em que se acharem de serviço, são obrigados a apresentar-se-lhes a fim de receberem as ordens que elles, a bem do serviço, julgarem dever dar-lhes.

Art. 91.º Os empregados, na effectividade de serviço, comprehendidos n'esta organização não podem, quer permanente, quer temporariamente, desempenhar cargos publicos ou exercer qualquer emprego, profissão ou industria, que sejam incompativeis com o exercicio do seu respectivo logar.

§ unico. Em qualquer dos casos terão esses empregados de optar, no praso de oito dias, depois de oficialmente intimados, entre os seus logares na direcção e aquelles que indevidamente exercerem. Optando pelo seu logar na direcção terão de se apresentar para o serviço no praso de oito dias.

Art. 92.º Aos empregados administrativos de que trata esta organização de serviços são applicaveis as disposições das portarias de 8 de setembro de 1886, quanto ao pagamento de emolumentos e sellos pelas licenças por elles pedidas por praso de tempo superior a quinze dias, e por motivo que não seja o de doença.

Art. 93.º Os empregados administrativos das direcções fiscaes têm direito, quando em serviço effectivo, aos vencimentos designados na tabella que faz parte d'esta organização.

Art. 94.º O empregado, que servir interinamente logar vago, receberá o vencimento de exercicio e ajuda de custo que corresponder a esse logar, caso não sejam maiores aquelles a que tenha direito pela sua categoria.

Art. 95.º Aos *agentes da fiscalisação* será concedida a faculdade de transmittirem telegrammas officiaes nos termos do artigo 20.º da organização dos serviços telegrapho-postaes.

Art. 96.º As aposentações dos funcionarios comprehendidos n'esta organização serão reguladas pela lei geral das aposentações dos funcionarios civis, nos termos do decreto n.º 2 de 17 de julho de 1886.

Art. 97.º A despesa a fazer com o pagamento dos vencimentos do pessoal administrativo, sairá da verba que habitualmente é descripta na tabella de distribuição da despesa extraordinaria do ministerio das obras publicas, commercio e industria, com applicação a caminhos de ferro.

Art. 98.º Fica revogado o decreto de 21 de fevereiro de 1891 e mais legislação em contrario.

Paço, em 1 de dezembro de 1892. — *Pedro Victor da Costa Sequeira.*



Tabella dos vencimentos mensaes do pessoal administrativo da fiscalisação de exploração de caminhos de ferro a que se refere o artigo 93.º da organização dos serviços fiscaes de exploração de caminhos de ferro.

Categoria	Vencimentos		
	De categoria	De exercicio	Total
<b>Pessoal de secretaria</b>			
Chefe do expediente.....	45\$000	10\$000	55\$000
Pagador (a).....	—	—	—
Apontador-amanuense de 1.ª classe encarregado da contabilidade e do tráfego e estatística.....	25\$000	11\$000	36\$000
Apontador-amanuense de 1.ª classe.....	25\$000	5\$000	30\$000
Apontador-amanuense de 2.ª classe.....	20\$000	5\$000	25\$000
Continuo.....	13\$000	5\$000	18\$000
Servente.....	10\$000	5\$000	15\$000
Medico.....	30\$000	—\$—	30\$000
<b>Pessoal externo</b>			
Inspector do tráfego.....	45\$000	12\$000	57\$000
Chefe de circumscripção do movimento e tráfego.....	35\$000	10\$000	45\$000
Chefe de zona de tracção.....	30\$000	10\$000	40\$000
Machinista fiscal.....	25\$000	5\$000	30\$000
Fiscal de 1.ª classe.....	20\$000	7\$000	27\$000
Fiscal de 2.ª classe.....	15\$500	7\$000	22\$500

(a) Os vencimentos e ajudas de custo para indemnisação de despesa de viagem relativas ao pagador são regulados no diploma especial que organisa os serviços dos pagamentos.

#### Tabella de ajudas de custo

Medico.....	2\$000
Inspector do tráfego.....	1\$500
Chefe de circumscripção de movimento e tráfego.....	1\$200
Chefe de zona de tracção.....	1\$000
Machinista fiscal.....	\$800
Fiscal de via e obras.....	\$360

#### Percursos

Fiscaes de movimento e tráfego de qualquer classe, 2 réis por kilometro.

N. B. As ajudas de custo diarias serão reguladas pelos mesmos preceitos que regem as do pessoal do corpo de engenheiros de obras publicas e quadros auxiliares.

Paço, em 1 de dezembro de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*

Quadro numerico do pessoal das duas direcções fiscaes de exploração de caminhos de ferro que só poderá ser alterado nos termos do artigo 16.º

Categorias	Numeros
Engenheiros directores.....	2
<b>Secretaria central da direcção</b>	
Chefes do expediente.....	2
Apontadores-amanuenses de 1.ª classe, sendo dois encarregados da contabilidade.....	4
Apontadores-amanuenses de 2.ª classe.....	4
Pagadores.....	2
Desenhadores.....	2
Continuos.....	4
Serventes.....	1
Medico.....	1
<b>Divisão fiscal do movimento e tráfego</b>	
Engenheiros chefes das divisões do movimento e tráfego..	2
Inspectores do movimento.....	2
Inspectores do tráfego.....	2
Chefes de circumscripção do movimento e tráfego.....	7
Fiscaes de 1.ª classe do movimento e tráfego.....	42
Fiscaes de 2.ª classe do movimento e tráfego.....	62
Apontadores-amanuenses de 1.ª classe, sendo dois encarregados do tráfego e estatística.....	4
Apontadores amanuenses de 2.ª classe.....	2
Serventes.....	4
<b>Divisão fiscal de via e obras</b>	
Engenheiros chefes das divisões de via e obras.....	2
Conductores do quadro auxiliar do corpo de engenheiros de obras publicas.....	2
Chefes de secção de via e obras (conductores do quadro auxiliar do corpo de engenheiros de obras publicas)...	12
Fiscaes de 1.ª classe de via e obras.....	15
Fiscaes de 2.ª classe de via e obras.....	23
Apontadores-amanuenses de 1.ª classe.....	2
Apontadores-amanuenses de 2.ª classe.....	2
Desenhadores.....	2
Serventes.....	2
<b>Divisão fiscal de material e tracção</b>	
Engenheiros chefes das divisões do material e tracção...	2
Chefes de zona de tracção.....	6
Machinistas fiscaes.....	7
Apontadores-amanuenses de 1.ª classe.....	2
Serventes.....	2

Paço, em 1 de dezembro de 1892.—*Pedro Victor da Costa Sequeira.*