

ASSIGNATURAS

Por um anno	10\$000
Por seis mezes	5\$000
Por tres mezes	3\$000
Avulso por folha	\$040
Anuncios, por linha	\$060

A correspondencia official da capital deve ser dirigida ao escriptorio do DIARIO DE LISBOA, na imprensa nacional, aonde igualmente se deve remetter, franca de porte, a correspondencia das provincias, assim como os periodicos que trocarem com o DIARIO DE LISBOA.

Anunciam-se todas as publicações litterarias, de que se receberem dois exemplares.

ASSIGNATURAS

Por um anno	12\$000
Por seis mezes	6\$000
Por tres mezes	3\$000
Comunicados e correspondencias, por linha	\$060

A correspondencia das provincias, assim a official como a particular, ou seja para realisar assignaturas da folha, ou para a publicação de editaes, annuncios ou communicados, deve vir acompanhada da importancia das assignaturas ou do preço das publicações pedidas, sem o que não se lhe dará destino. Os annuncios serão dirigidos a loja da venda do DIARIO DE LISBOA, rua Augusta n.º 224 e 226.

DIARIO DE LISBOA

FOLHA OFFICIAL DO GOVERNO PORTUGUEZ

Suas Magestades e Suas Altezas passam sem novidade em sua importante saude

PARTE OFFICIAL

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA FAZENDA

Relação n.º 90, com referencia ao districto de Vianna do Castello, do titulo de renda vitalicia que se remette pela terceira repartição da direcção geral da contabilidade do ministerio da fazenda ao delegado do thesouro no dito districto, a fim de ser entregue ao interessado, em conformidade das respectivas instrucções, por isso que tem de ser pago pelo respectivo cofre central

NUMERO DO TITULO	REFERENCIA AO ASSENTAMENTO GERAL QUE EXISTE NA REFERIDA DIRECÇÃO				VENCIAMENTO LIQUIDO A QUE TEM DIREITO		OBSERVAÇÃO
	TITULO DO LIVRO	SEU NUMERO	NOME DO AGRACIADO	CLASSE INACTIVA A QUE FICA PERTENCENDO	ANUAL	MESES	
11:777	Pensões	38	José Gonçalves Lobo (padre)	Aposentado	54\$000	4\$500	Começa o abono em 1 de novembro de 1859.

Terceira repartição da direcção geral da contabilidade, em 6 de fevereiro de 1860.—Alexandre José da Silva e Almeida.

Relação n.º 898, com referencia ao districto de Lisboa, dos titulos de renda vitalicia que se remetem pela terceira repartição da direcção geral da contabilidade do ministerio da fazenda ao delegado do thesouro no dito districto, a fim de serem entregues ás interessadas, em conformidade das respectivas instrucções, por isso que tem de ser pagos pelo respectivo cofre central

NUMEROS DOS TITULOS	REFERENCIA AO ASSENTAMENTO GERAL QUE EXISTE NA REFERIDA DIRECÇÃO				VENCIAMENTO LIQUIDO A QUE TEM DIREITO		OBSERVAÇÕES
	TITULO DO LIVRO	SEU NUMERO	NOMES DAS AGRACIADAS	CLASSES INACTIVAS A QUE FICAM PERTENCENDO	ANUAL	MESES	
11:778	Pensões	38	Anna da Madre de Deus Xavier de Araújo (D.)	Pens.ª de monte pio	21\$756	1\$813	Começa o abono em 1 de maio de 1859.
11:779	"	"	Maria da Luz Xavier de Araújo (D.)	Idem	21\$756	1\$813	Idem.
11:780	"	"	Marianna Viciencia Pereira do Carmo (D.)	Idem	259\$980	21\$665	Idem em 13 de julho do dito anno.

Terceira repartição da direcção geral da contabilidade, em 7 de fevereiro de 1860.—Alexandre José da Silva e Almeida.

EDITAL

A junta do lançamento da decima do bairro do Rocio faz saber que no dia 14 do corrente mez de fevereiro se ha de affixar na casa da administração (rua dos Douradores n.º 222, 1.º andar) a relação de que trata o artigo 76.º das instrucções de 22 de abril de 1851, contendo as decimas da junta sobre as reclamações que se lhe fizeram contra o lançamento do 2.º semestre de 1859, das freguezias da Sé, Magdalena, Martyres, S. Julião, Conceição Nova, Santa Justa, S. Nicolau e S. José, e que pelo presente ficam intimadas as partes as referidas decimas, contra as quaes se póde recorrer para o conselho de districto dentro do prazo de dez dias, que ha de principiar no dia 14 do corrente mez, e findar no dia 24 do mesmo mez, devendo as petições do recurso ser apresentadas á junta, escriptas em papel sellado de 40 réis a meia folha, datadas e assignadas pelos recorrentes, ou por procuradores legitimamente constituídos, e acompanhadas das reclamações indeferidas, e dos documentos com que as pertencderem instruir, devidamente sellados; tudo em conformidade dos artigos 76.º e 89.º das referidas instrucções.

E para constar se publica e affixa o presente. Lisboa, 13 de fevereiro de 1860.—O administrador, presidente da junta, Augusto José Gonçalves Lima.

REAL COLLEGIO MILITAR

Do orden do ex.º sr. sub-director d'este collegio, servindo de director, são prevenidas as familias dos alumnos de que as feras do carnaval comecem na tarde do dia 18 do corrente, e terminem no dia 22 do mesmo mez; e que em virtude das portarias do ministerio da guerra, de 4 de março de 1857 e de 8 d'este mez, não podem gozar as mesmas feras fora do collegio os alumnos, cujos numeros são os seguintes: 13, 38, 60, 70, 90, 101, 114 e 131.

Real collegio militar, 13 de fevereiro de 1860.—Augusto Theotônio de Magalhães, secretario.

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL DO CORREIO DE LISBOA

CARTAS E JORNAES RETIDOS POR FALTA DE SELLOS Para Lisboa

Adelaide da Silva Cruz Faria, Amalia Lindenberg—Bernardino—Condessa de Penafiel—Emilia Candida Ferreira de Brito—Frederico Guilherme da Silva Pereira—Gardé, Guilhermino Payant—Izidoro Antonio de Faria, João Machado da Silva, Joaquim Maria Carmona, José Duarte—Manuel Antonio de Oliveira, Manuel de Sousa Cabral, Maximino, Maria das Dóres, Maria da Piedade Namura—Raymond Curtiles, Ricardo João Dias—Sebastião Estácio da Veiga—Suzana—Zot Biernes.

Administração central do correio de Lisboa, em 13 de fevereiro de 1860.

Pela administração central do correio de Lisboa se faz publico que saíram, a 16 do corrente, para a Madeira, o vapor *Visconde de Athouguia*; e a 17, para Santos, o brigue *Saudade*.

A correspondencia será lançada na caixa geral até aos referidos dias, e na da estação postal do Terceiro do Paço meia hora antes da que ali for annunciada para a mala ser levada a bordo.

Administração central do correio de Lisboa, 13 de fevereiro de 1860.—O administrador, Luiz José Botelho Seabra.

PARTE NÃO OFFICIAL

CORTES

CAMARA DOS SENHORES DEPUTADOS

SESSÃO DE 13 DE FEVEREIRO

PRESIDENCIA DO EX.º SR. BARTHOLOMEU DOS MARTYRES

Aos tres quartos depois do meio dia verifica-se, pela chamada, estarem presentes 62 srs. deputados. O sr. Presidente—declara aberta a sessão; e acrescenta: váe ler-se a acta da sessão de sabbado mas só a respectiva 2.ª parte; porque o sr. secretario da mesa provisoria por uma troca de apon-

tamentos, ainda não pode apresenta-la, o que fará amanhã.

Lida a acta da segunda parte da sessão de sabbado é approvada.

São introduzidos na sala e prestam juramento os srs. Plácido Antonio da Cunha e Abreu, Faustino da Gama, Hermenegildo Gomes da Palma, Francisco José da Costa Lobo, e Carlos Ramiro Coutinho.

São mandadas para a mesa as seguintes declarações:

1.º Do sr. Rebello Cabral de que o sr. Couto Monteiro não comparece á sessão de hoje por incommodo de saude.—*Inteirada*.

2.º Do sr. Plácido de Abreu, de que, por motivo justificado não pode comparecer na sessão de sabbado.—*Inteirada*.

3.º Do sr. Garcia Peres, de que o sr. deputado Pulido não tem assistido ás duas ultimas sessões e faltará á mais algumas por justo impedimento.—*Inteirada*.

4.º Do sr. L. Teixeira de Sampaio Junior:—tendo, por omissão, deixado de declarar, quando prestou juramento n'esta camara, que resignava o cargo que exercia de governador civil de Aveiro, optando por o meu logar n'esta camara, faço agora esta declaração.—*Inteirada*.

CORRESPONDENCIA

1.º Um officio do sr. Filipe Folque participando que lhe consta que se tem manifestado duvidas sobre se na sua qualidade de mestre de mathematica de Sua Magestade El-Rei, e que continua a ser de suas altezas, está ou não no caso da opção determinada no artigo 5.º da lei eleitoral; e desejando que esta questão se resolva antes de tomar assento na camara, pede que a camara tome uma resolução a este respeito.—*A' commissão de poderes*.

2.º Da camara dos dignos pares, acompanhando a relação dos projectos de lei que por esta lhe foram enviados, e que caducaram, por ter terminado a legislatura a que respeitavam.—*Para a secretaria*.

O sr. Ministro da justiça (Mártens Ferrão):—aproveita a primeira occasião em que a camara funcione depois de constituída para apresentar uma questão importante, em que o governo tem andado empenhado, e que ha muito occupa as apprehensões do publico: refere-se á questão da moeda falsa.

O governo tem empregado n'esta questão todos os esforços para conseguir um resultado honroso para o governo e para o paiz, acabando por uma vez com esse trafico, que tantas apprehensões tem creado, e que, inflamando aquelles que o praticam, destrua a nação que o soffre.

N'esta occasião entende dever pedir á camara a nomeação de uma commissão especial de exame, que tome conhecimento de toda a correspondencia, e de todos os papeis que existem na repartição a seu cargo acerca d'este objecto, e que tome conhecimento da maneira como esta questão tem sido conduzida até á actualidade. Cumpre assim um dever moral como governo, e um dever de honra como homem.

Não fallaria das calumnias com que têm pretendido feri-lo, não só no seu caracter publico, mas ainda no seu caracter particular. Respeita muito a dignidade da camara para trazer ao seu seio um debate d'esta ordem.

Declara que por esta apresentação que faz de tudo quanto existe na secretaria a respeito d'este assumpto, não entende que o governo fique inhibido de continuar a empregar todos os esforços possiveis para terminar uma tão grave questão. O governo deseja auxiliar-se com o voto e luzes da camara; mas não prender a sua acção de modo que não possa tomar todas as providencias que julgar acertadas n'esta questão, que considera um duelo de morte entre elle e os moedeiros falsos.

Crê que tem empregado todos os meios ao alcance do governo, e o resultado tem correspondido a estes esforços; e compraz-se em declarar perante a camara, que isto de certo é devido ao zelo, intelligencia e dedicação com que os magistrados do ministerio publico, e as autoridades administrativas do Porto o têm coadjuvado. Todos os dias o governo tem recebido noticias de importantes capturas e outras diligencias que o hão de habilitar a terminar uma questão tão desagradavel.

Póde asseverar não haver na secretaria documento de qualidade alguma, que prove a existencia de algum processo por crime d'esta ordem que esteja parado ou suspenso em alguma das comarcas

do reino. Dando estas informações á camara, espera que a commissão que for nomeada ha de reconhecer a exactidão das suas palavras.

Concluindo pede á camara que, attendendo a este seu pedido, accorde na escolha da occasião em que deseja nomear esta commissão, pois que o empenho do governo é firme e firmissimo em levar esta questão aos ultimos limites, e espera que dentro em pouco tempo se terá conseguido esse resultado.

A camara resolveu que se nomeasse a commissão especial proposta por s. ex.ª

O sr. Mello Soares:—aproveitando da palavra que tinha pedido na ultima sessão, quando o sr. presidente propoz um voto de agradecimento á mesa provisoria, diz que, em seu nome e da mesa de que fez parte, mostra a sua gratidão aproveitando esta occasião para agradecer ao sr. presidente e á camara a maneira delicada e benevola com que se houve com a mesa provisoria.

O sr. Gaspar Pereira:—julgando ser a tribuna da camara a mais competente para o deputado se occupar de um assumpto que tem intima relação com o mandato que lhe abre as portas do parlamento, affasta-se da lettra e rigor do regimento no que vai dizer, mas segue uma pratica parlamentar que é boa, principalmente não havendo abuso, como espera que não haja da sua parte, dirigindo agora duas palavras aos eleitores do circulo da Covilhã.

As suas palavras são a verdadeira expressão do seu mais vivo reconhecimento, da sua mais constante e profunda gratidão pela benevolencia, pelo decidido interesse, pela firmeza e perseverança com que pugnam pelo triumpho da sua candidatura na ultima eleição.

Nunca duvidará de manifestar uma verdade, ainda mesmo que o acompanhe o receio de não ser acreditado; e por isso diz que não foi unicamente o desejo de ser deputado que o levou a empregar os meios ao seu alcance para conseguir d'esta vez uma cadeira na camara.

Esse desejo nasceu principalmente da propria lei de 23 de novembro ultimo, nasceu da divisão dos circulos, e da circumstancia de dar um deputado á villa e o concelho aonde nascera, aonde tem familia, parentes e muitos amigos.

Não pode resistir ao vivo desejo de representar os seus patricios, de ser a expressão dos votos d'elles, sem a concorrência de nenhuns outros!

Não deixa por isso de reconhecer que ha na camara outros cavalheiros que melhor podem desempenhar tão elevada missão; mas que tendo sido ultimamente deputado pelo circulo de Castello Branco a que pertenceu o concelho da Covilhã, pareceu-lhe que o facto de não ser agora votado pelos seus conterraneos, importava a reprovação da sua conduta passada!

E que em verdade, ao passo que era o primeiro a confessar quanto são limitados os seus recursos intellectuaes, tambem diz que o não accusa a consciencia de falta de zelo e boa vontade no desempenho dos seus deveres.

Ainda tivera outro motivo não menos forte, que o levou a promover com toda a efficacia a sua eleição; e esse motivo foram as cartas de muitos dos seus amigos e parentes, que em novembro ultimo, quando se principiou a fallar na dissolução da camara, lhe affirmavam que a sua eleição estava segura, ou se fizesse pela antiga lei, ou pela nova, que a esse tempo se discutia na camara dos dignos pares, porque essa era a voz geral em todo o concelho.

Não correram porém as cousas no momento tão desasombrosamente como ao principio se esperava e se suppunha! E alguns dos meios que se empregaram para affastar o seu nome da urna lhe causaram bastante pesar, mas foram cousas meramente locais, que sem lhe deixarem resentimento, passaram e desapareceram com o acto que lhe deu origem! As paixões sempre se agitam nas vespasas de uma eleição!

Faz votos sinceros para que essas agitações ou motivo d'ellas, seja no futuro menos frequente do que tem sido até agora, não por si, mas pela causa publica.

Sem querer demorar-se n'este assumpto, que só tocou de passagem, diria por ultimo, que o seu fim unico é dar aos seus patricios o mais vivo testemunho do reconhecimento e gratidão de que se acha possuido para com elles.

E persuade-se que a prova mais evidente a que póde recorrer, é regular a sua conduta parlamentar de modo que os 991 eleitores que o honraram com os seus votos, nunca tenham motivo para lhe retirar a sua confiança, e para que no futuro possa merece-la aos 343 que ultimamente o não puderam honrar com o seu apoio. Prêsa decididamente a todos, e terá sempre muito a peito o bem da nação, que representa, e a maior prosperidade a todos os respeitos do circulo que lhe conferiu uma procuração.

Neste momento viria a proposito dizer algumas palavras sobre a sua conduta politica, mas não queria abusar da benevolencia da camara, até porque não faltaria occasiões em que o faça, e que alem d'isso é pouco inclinado a promessas e a programmas, e deseja antes ser julgado pelos actos que praticar no exercicio de suas attribuições como deputado da nação. E por ultimo dirige aos seus patricios e amigos o mais grato testemunho da sua elevada consideração e estima.

O sr. B. F. Abranches:—na qualidade de deputado por S. Thomé não póde ficar silencioso, depois da publicação dos jornaes de noticias bem desagradaveis relativas áquella provincia, sendo-lhe essas noticias confirmadas por cartas de pessoas fidedignas, recebidas pelo ultimo paquete.

Por essas noticias vê que se deu um facto de bastante transcendencia na ilha de S. Thomé, parecendo que o governador tomou medidas menos acertadas das que devia tomar em occasiões tão criticas, pelo que respecta ao patacho americano *W. Granton*, que por ordem do governador foi retido em S. Thomé, a pretexto de que se destinava ao trafico da escravatura; constando-lhe que o mesmo governador mandou proceder a serias indagações e exame, não sabendo se effectivamente se encontraram ou não vestigios por onde se podesse concluir que aquelle patacho se destinava áquelle trafico, e sendo assim parece-lhe que o governador não tomou medidas acertadas, consentindo que o navio saísse d'aquelle porto, visto que estava dentro de um porto portuguez; e sendo aliás bastante rigoroso para com o sobrecarga do mesmo navio, que tendo sido julgado pelo poder judicial, foi mandado preso para Loanda, a fim de ser entregue ao respectivo consul.

Pede, pois, que o governo resolva este assumpto quanto antes, a fim de evitar algum conflicto com os Estados Unidos; e n'este sentido annuncia uma interpellação ao sr. ministro da marinha, requerendo que pelo mesmo ministerio se enviem todos os documentos que houver a tal respeito.

Conclue mandando para a mesa mais algumas notas de interpellação de que se dará conta, quando se lhes der expediente pela mesa.

O sr. Ministro da fazenda (Casal Ribeiro):—lê e manda para a mesa a seguinte proposta, de que pede a urgencia.

Senhores.—Peço á camara dos srs. deputados, que, em conformidade do artigo 3.º do acto adicional á carta constitucional da monarchia, permita que os srs. deputados Carlos Bento da Silva, Antonio Correia Almeida, Rodrigo Nogueira Soares Vieira, Antonio Rodrigues Sampaio, Faustino da Gama, Hermenegildo Augusto de Faria Blanc, Carlos Ramiro Coutinho, Francisco José da Costa Lobo e Claudio José Nunes, accumlem, querendo, o exercicio das funções legislativas com o dos empregos que exercem.

Secretaria d'estado dos negocios da fazenda, em 13 de fevereiro de 1860.—José Maria do Casal Ribeiro.

É admittida e logo approvada.

O sr. Ministro da justiça (Mártens Ferrão):—lê e envia para a mesa a seguinte proposta, de que tambem pede a urgencia:

Por se dar o caso de urgente necessidade do serviço publico, pede o governo á camara haja de permittir que os srs. deputados Bartholomeu dos Martyres Dias e Sousa, Luiz de Freitas Branco, José Marcelino de Sá Vargas, Augusto Carlos Cardoso Bacellar de Sousa Azevedo, João Rebello da Costa Cabral, Gaspar Pereira da Silva, Antonio Alves Martins e D. José Maria de Araújo Correia de Lacerda, possam accumular, querendo, as funções legislativas com as dos seus empregos ou commissões na capital.

Lisboa, 13 de fevereiro de 1860.—O ministro e secretario d'estado dos negocios ecclesiasticos e de justiça, João Baptista da Silva Ferrão de Carvalho Mártens.

Foi admittida.

O sr. D. Rodrigo de Menezes:—em outras sessões têm-se pedido ignaes autorisações; alguma cousa se tem dito a este respeito, e agora não póde deixar de pedir á camara que, concedendo a licença que se pede, não considere que os srs. deputados pedidos ficam dispensados do serviço da camara, que é o primeiro do paiz, e quem o não póde desempenhar não aceita a procuração dos povos (*apoiados*).

Tambem alguma cousa podia dizer sobre vencimentos. O paiz sabe que os deputados que accumlam o exercicio dos seus empregos não accumlam os ordenados, mas não acontece o mesmo a respeito das gratificações.

Em quanto ao sr. presidente da camara, entende que não é possível que accumle o exercicio do seu logar na camara com o do seu emprego, porque ainda que s. ex.ª queira sacrificar o seu socego, e todo o tempo de que poderá dispor para exercer as suas funções na secretaria, as horas são incompativeis, porque os trabalhos da camara comecam pouco depois de comegar o das repartições, e acabam quasi ao mesmo tempo.

O sr. Ministro da justiça (Mártens Ferrão):—que o pedido dos srs. deputados á camara não importa affastar-lhes do serviço da mesma camara. As funções dos srs. deputados pedidos fóra da camara, não estão circumscriptas a horas certas e determinadas. Ao sr. presidente da camara, como director geral de uma repartição, incumbem satisfazer a certa ordem de correspondencia, dirigir e resolver certa ordem de negocios que estão a seu cargo e isto não depende de horas fixas e determinadas.

O sr. Presidente:—pede que a camara lhe permita dar uma explicação, visto que um sr. deputado se referiu especialmente a s. ex.ª (*Vozes*:—não póde ser d'esse logar).

O sr. Nogueira Soares:—a proposta apresentada pelo sr. ministro da justiça está em harmonia com

outras apresentadas em sessões anteriores, e com as disposições da lei. Cumpre-lhe acrescentar, que sendo deputado ha oito annos, e ha sete empregado publico, sempre pode satisfazer a ambos os serviços sendo muito mais pontual na camara de que outros srs. deputados que não accumulam exercicios. Durante a accumulação nunca recebeu vencimento algum pelo emprego, que não tem gratificação, e aquelles que a recebem, estão no direito de a receber porque é paga do serviço que prestam.

O sr. Avila:—pede que quando se propoz a votação a proposta do sr. ministro, se separem os nomes, porque tencionava votar todos os pedidos menos o do sr. presidente, que não póde conceber como o sr. ministro da justiça comprehende na relação dos deputados que pede que possam accumular o exercicio dos seus empregos com as funções legislativas. Qual é o fim de s. ex.ª? Habilitar-se a ouvir e consultar o sr. presidente? S. ex.ª póde consultar quem quizer; não ha membro de camara a quem s. ex.ª não possa consultar fóra d'ella. E para que o sr. presidente possa ir exercer na secretaria da justiça o elevado cargo que ali occupa, mas que é um cargo de subordinação para com s. ex.ª, para o ouvir, para desempenhar com s. ex.ª, n'uma palavra, para receber de s. ex.ª as instrucções e preceitos que recebe um empregado subordinado do sr. ministro? Julga que isto é ferir um pouco a dignidade da camara, alem da impossibilidade absoluta da accumulação das funções.

O sr. Rebello Cabral:—a proposta do sr. ministro é feita á similitude de outras que têm sido approvadas, e pela sua parte cumpre-lhe declarar, que, em observancia do artigo 3.º do acto adicional, ha de accumular, sem que deixe de prestar serviço na camara como sempre tem feito, e sem que d'ahi lhe provenha augmento de vencimento, ainda que a questão do vencimento é muito mesquinha na presença de outras considerações graves.

O sr. Xavier da Silva:—está certo de que o sr. ministro da justiça quando mandou confeccionar a relação dos srs. deputados que pediu, não lhe ocorreu que o logar que occupa o sr. presidente na camara é incompativel com qualquer outro serviço publico durante as sessões; mas se s. ex.ª não retirar a sua proposta com relação ao sr. presidente, tambem pede que se vote em separado, porque não póde conceder que o sr. presidente da camara accumule esse exercicio com o do seu emprego.

O sr. Presidente:—convida o sr. D. Rodrigo de Menezes, vice-presidente, a occupar a cadeira da presidencia, por isso que s. ex.ª deseja dar uma explicação.

O sr. D. Rodrigo de Menezes:—não póde satisfazer ao convite do sr. presidente, porque tomou parte na discussão e ainda tem a palavra.

O sr. Avila:—pede que se consulte a camara sobre se permite que o sr. presidente dê a explicação que deseja dar, mesmo do seu logar.

A camara manifesta assentir.

O sr. Presidente:—está muito longe de suppor que da parte do sr. ministro da justiça houve intenção de offender a dignidade da camara; mas o que póde assegurar á mesma camara é, que comprehende os seus deveres e ha de cumpri-los. Considera-se impossibilitado de accumular as funções do seu emprego com as do logar que actualmente occupa na camara (*apoiados*), e certamente a proposta foi feita na conformidade de muitas outras, e como para legalisar um ou outro acto em que podesse intervir (*apoiados*).

O sr. Ministro da justiça (Mártens Ferrão):—o sr. presidente preveniu as reflexões que tinha a fazer. Não teve idéa de desconoscer a camara; o seu pedido é de tarifa, o mesmo tem sido feito n'outras legislaturas com relação a outros presidentes. Não fez distincção de serviços superiores como são todos aquelles a que se refere o pedido, e seria improprio que a fizesse, porque para s. ex.ª todo o serviço é igualmente importante e elevado. O pedido é querendo; o sr. presidente escusa-se, mas a camara deve comprehender que praticando um acto, que tem sido praticado em diversas occasiões, não teve idéa de se desconoscer.

Os srs. Barros e Sá e Mello Soares cedem da palavra depois da explicação do sr. presidente.

O sr. D. Rodrigo de Menezes:—pede ao sr. presidente que reconheça que as poucas reflexões que fez não foram de modo algum tendentes a menosprezar o serviço de s. ex.ª na secretaria; mas entende que a primeira das obrigações de s. ex.ª é presidir á camara.

Não conhece questão pequena nem mesquinha quando se trata de dispor da bolsa publica, e o que disse o sr. Nogueira Soares é um argumento todo pessoal, não se segue que todos tenham procedido do mesmo modo.

A accumulação é facultativa, e sempre se têm feito ignaes pedidos, que têm sido concedidos; mas tambem muitas vezes se tem dado o caso de faltarem á camara alguns srs. deputados com o fundamento de estarem exercendo os seus empregos. O que deseja é que se entenda que a licença da camara não autorisa os srs. deputados a deixarem de comparecer.

É approvada a proposta do sr. ministro da justiça, nos termos das explicações dadas.

O sr. Mendes de Vasconcellos:—envia para a mesa tres requerimentos de tres officiaes ajudantes de praças, pedindo que lhes seja restituída a gratificação de 10\$000 réis que lhes foi tirada pelo decreto de 21 de novembro de 1851; e uma nota de interpellação ao sr. ministro dos negocios estrangeiros, de que se dará conta na sessão seguinte.

O sr. Barros e Sá:—manda para a mesa o diploma do sr. Bivar, deputado eleito pelo circulo de Portimão.

O sr. Augusto Zeferino:—exercendo o cargo de delegado do procurador regio na comarca das Caldas quando foi eleito deputado, em conformidade da lei, declara que opta pelo logar de deputado.

O sr. Maia:—pede ser inscripto para apresentar um projecto de lei.

O sr. Silva Cabral:—envia para a mesa uma representação dos povos da comarca e concelho de Odemira, que pedem um melhoramento n'quelle localidade, e declara que se reserva para em occasião opportuna sustentar este pedido.

O sr. Affonseca: pede a palavra para dirigir uma interpellação ao sr. ministro da fazenda sobre o tratado de commercio que acaba de celebrar-se entre

a Inglaterra e a França; mas como s. ex.ª provavelmente não recebeu ainda as comunicações do ultimo paquete, reserva-se para quando s. ex.ª declarar que está habilitado para responder.

O sr. *Camara Leme*:—pode ser inscripto para apresentar dois projectos de lei.

O sr. *Ferreira*:—quando se abriu a sessão da camara dissolvida annunciou o actual gabinete, nafalla do throno, que se achava concluida a convenção com a corte de Roma, acerca do padroado do Oriente; mas, durante que aquella camara funcionou, não lhe apresentou esse diploma.

Na falla do throno actual não se diz nem uma palavra a este respeito, e como para a India o padroado não é só um objecto de gloria e pundonor nacional, mas um negocio de alta monta, apparecendo-lhe a falla do throno sem alludir a essa negociação, pôde por-se em duvida a sua conclusão. Acredita que ella está concluida, e mesmo de um modo plausível, segundo as doutrinas que foram expostas nas sessões secretas, por elle e pelo sr. ministro da justiça; e, sendo assim, deseja que a India chegue esta boa nova, pedindo ao sr. ministro da justiça que faça essa declaração.

O sr. *Ministro da justiça*:—pode asseverar ao sr. deputado que a concordata ratificada, as notas estão assignadas, e tudo preparado para ser publicado. É um negocio completamente decidido, de que o governo ha de dar conta ás cortes, e porque o governo na falla do throno, apresentada na ultima sessão, deu esta mesma noticia, julgou escusado repeti-la na falla do throno quando foi aberta a actual sessão.

O sr. *Ministro das obras publicas* (Antonio de Serpa) manda para a mesa as seguintes propostas:

1.ª Contrato para a construção das estradas do reino, e respectiva proposta de lei.

2.ª Contrato do caminho de ferro das Vendas Novas a Évora e Beja, e respectiva proposta de lei.

3.ª Proposta de lei, confirmando, na parte que depende de sanção legislativa, as disposições do decreto de 5 de outubro de 1859, que reformou o ministerio das obras publicas, commercio e industria.

4.ª Proposta de lei, autorizando o governo a contratar a construção e exploração de um caminho de ferro (tramway) entre a mina de S. Domingos de Mertola e o Guadiana, sem garantia de juro, nem subvenção alguma.

5.ª Proposta de lei, autorizando o governo a conceder ás empresas nacionaes de navegação a vapor certas vantagens alem das que lhes são concedidas pela carta de lei de 25 de julho de 1856.

6.ª Proposta de lei, autorizando o governo a permitir a livre entrada de cereaes até 30 de junho do corrente anno.

7.ª Contrato do caminho de ferro de Lisboa ao Porto, e a fronteira de Hespanha, e respectiva proposta de lei.

Mandam-se imprimir no *Diário de Lisboa*.

ORDEN DO DIA

COMPLEMENTO DA LISTA QUINTUPLA DOS SUPPLENTES À PRESIDENCIA, E ELEIÇÕES DE COMMISSÕES

O sr. *Presidente*:—vae proceder-se á eleição de dois srs. deputados, que faltam para completar a lista quintupla, para Sua Magestade escolher os supplentes á presidencia e vice-presidencia da camara.

Corrido o escrutinio verifica-se terem entrado na urna 103 listas das quaes 3 brancas e 2 nuteis, e são eleitos:

Os srs. Gaspar Pereira da Silva com... 72 votos
Augusto Xavier Palmeirim... 52

Ficando d'este modo preenchida a lista quintupla.

O sr. *Presidente*:—passa-se á eleição da comissão de resposta ao discurso da coroa, composta de seis membros, alem do presidente da camara.

O sr. *Ministro da fazenda* (Casal Ribeiro):—como em seguida á eleição da comissão de resposta ao discurso da coroa tem de ser eleito a comissão de fazenda, propõe que, visto que esta comissão se deve occupar de objectos graves e importantes que muito brevemente ha de submeter á apreciação da camara, seja ella composta de onze membros.

O sr. *Nogueira Soares*:—propõe que a eleição da comissão de resposta ao discurso da coroa e a da comissão de fazenda se façam ao mesmo tempo em duas urnas.

Admitte-se a discussão a proposta do sr. ministro da fazenda, e é approvada.

Admitte-se também a discussão a proposta do sr. Nogueira Soares, e é approvada.

O sr. *Ministro do reino*:—(Fontes Pereira de Mello):—annuncia á camara que Sua Magestade receberá amanhã ao meio dia a grande deputação que lhe deve dar parte da constituição da camara, e apresentar-lhe a lista quintupla para a escolha de supplentes á presidencia e vice-presidencia da camara.

O sr. *Presidente*:—previne os srs. deputados, que estão nomeados para a deputação, de que a esta hora devem achar-se no pago das Necessidades.

Procede-se ás eleições da comissão de resposta ao discurso do throno, de que é membro nato o sr. presidente da camara, e da comissão de fazenda.

Corrido o escrutinio relativo á primeira comissão, verifica-se terem entrado na urna 107 listas, sendo 2 brancas, maioria absoluta 54, e são eleitos:

Os srs. Antonio Correia Caldeira, com... 68 votos
Alberto Antonio de Moraes Car-

valho... 67

José Estevo Coelho de Magalhães 64

Luiz Augusto Rebello da Silva... 63

José Marcelino de Sá Vargas... 62

Justino Antonio de Freitas... 60

E corrido o escrutinio para a comissão de fazenda, verifica-se terem entrado na urna 105 listas, sendo 5 brancas, maioria absoluta 53, e são eleitos:

Os srs. Francisco José da Costa Lobo, com 98 votos
Antonio José d'Avila... 96

Augusto Xavier da Silva... 94

Rodrigo Nogueira Soares Vieira... 96

Antonio Rodrigo Sampaio... 72

Justino Antonio de Freitas... 72

Carlos Cyrillo Machado... 69

Joaquim Thomaz Lobo d'Avila... 69

Joaquim Gonçalves Mamede... 68

Thomaz de Carvalho... 63

Augusto Xavier Palmeirim... 60

O sr. *Presidente*:—dá para ordem do dia d'amanhã a continuação da eleição de commissões, começando pela administrativa da casa, e levanta a sessão.—*eram cinco horas e meia da tarde.*

RECTIFICAÇÃO

No extracto da sessão de 11 do corrente, a pag. 139, 1.ª col. e ultimo periodo, deve ler-se do seguinte modo:

Procedendo-se á votação da lista quintupla para Sua Magestade escolher os supplentes á presidencia, verifica-se terem entrado na urna 87 listas, sendo 3 brancas, e só obtém maioria absoluta

Os srs. Alberto Antonio de Moraes Car-

valho... 62 votos

João de Mello Soares e Vasconcellos 51

D. José Maria de Lacerda... 49

Senhores:—«Os caminhos de ferro constituem incontestavelmente a primeira das necessidades materiais do paiz, e são a condição essencial do seu desenvolvimento economico. A produção agricola e industrial espera por este auxiliar indispensavel para

desenvolver os recursos que promettem as condições do nosso solo, e do nosso clima, e que excederão talvez ainda as previsões mais auspiciosas.

«Esta convicção profunda, que o governo por mais de uma vez manifestou ás camaras na ultima sessão era accorde com o sentimento do paiz. Porém o malogro de algumas tentativas e a comparação do nosso atraso com o adiantamento de quasi todos os países da Europa, infundindo os animos de muitos, e semeando a descrença, não eram dos menores obstáculos, com que o governo tinha a lutar para promover a realisação do seu pensamento.

«Em 16 de março ultimo o estado dos nossos caminhos de ferro era o seguinte: na linha de leste 68 kilometros construidos eram o resultado de grandes sacrificios pecuniarios, preço da iniciação e do tirocinio n'estes difficilissimos melhoramentos.

«As obras tinham parado havia muito tempo. A exploração, apesar da affluencia dos passageiros, que excedia as mais arrojadadas previsões em vista das circumstancias desfavoraveis d'aquelle traço de linha incompleto, e rival da nossa mais facil e importante via fluvial, estava custando ao estado sommas avultadas. Um contrato para a continuação d'esta linha até ao Porto, approvado por lei de 4 de junho de 1857, e tornado definitivo em 28 de agosto do mesmo anno, estava, havia perto de dois annos, sem execução. Por duas vezes tinham sido apresentadas na camara electiva propostas de modificação a este contrato. As primeiras tinham sido retiradas pelo governo, as segundas estavam affectas á commissão de fazenda, na occasião em que o gabinete actual começou a sua gerencia.

«Acabar com um contrato não cumprido, a fim de «ficar o tempo livre para encetar negociações mais vantajosas, porém faze-lo afastando pendencias e evitando motivo ou pretexto de reclamações que embaraçassem novos contratos; obviar ás consequências do descrédito que provém de empresas malogradas, que são ordinariamente indicadoras da pouca confiança financeira que merecem os estados; encontrar no espirito publico apoio para novas tentativas, era o difficil problema que o governo tinha a resolver. Vem hoje dar-vos conta do modo como procedera, submettendo ao vosso juizo esclarecido, os actos praticados com este intuito, e á vossa approvação o contrato celebrado em 14 de setembro ultimo para a construção dos caminhos de ferro de leste e do norte.

«A camara, de accordo com as opiniões do gabinete, votou em sessão de 11 de abril ultimo as conclusões do parecer das commissões reunidas de fazenda e de obras publicas, nos seguintes termos:

1.º Que a proposta de lei, apresentada pelo governo á camara em 21 de fevereiro do corrente anno, para ser autorizada a effectuar no contrato do caminho de ferro do norte, de 28 de agosto de 1857, as alterações que vem annexas á referida proposta de lei, deva ser rejeitada e rescindido este contrato.

2.º Que seria conveniente, nas actuaes circumstancias, não fazer contrato algum de caminho de ferro sem comprehender a linha que nos deve ligar com a Hespanha.

3.º Que no estado em que se acha esta questão seria preferivel recorrer ao concurso publico, assente sobre bases determinadas para a construção das nossas linhas.

«Esta votação ficou sendo para o governo uma obrigação moral, e um programma que conseguiu executar em todos os seus pontos.

«Pelo artigo 66.º do contrato de 28 de agosto obrigava-se sr. Samuel Morton Peto a formar uma companhia dentro do prazo de seis mezes, a contar da assignatura do contrato. Pelo artigo 68.º obrigou-se a começar as obras dentro do prazo de tres mezes, a contar da constituição da empresa sem companhia. Pelos artigos 69.º e 70.º ficou o governo autorizado a rescindir o contrato, caso as obras não começassem no tempo prescripto, ou a empresa tivesse deixado de cumprir alguma das clausulas estipuladas no contrato. No § 1.º do artigo 66.º determinava-se porém, que aquelle primeiro prazo para a formação da companhia podia ser prorrogado de accordo com o governo, se o exigisse o estado do mercado, attestado pelo presidente do stock-exchange.

«Os prazos estavam excedidos havia muito; na secretaria existiam os attestados do presidente do stock-exchange; não existia porém nenhum acto official, que declarasse a prorrogação do prazo estabelecido no artigo 66.º.

«A acceitação de propostas de modificações ao contrato era todavia, por parte do governo, uma concessão tacita de prorrogação. E como em objectos de contrato deve haver todo o melindre e circumspecção, e a prorrogação tacita era indefinida, entendendo o governo que devia primeiro que tudo fixar o termo da prorrogação, o que fez por portaria de 13 de abril ultimo, determinando que no dia 31 de maio se considerasse findo o prazo mencionado, dentro do qual podia formar-se a companhia. Passada esta epocha, tendo M. Mac Koebe, agente autorizado de sr. Samuel Morton Peto, declarado em officio de 7 de junho de 1859, em resposta a outro do ministerio das obras publicas, que até 31 de maio se não tinha podido formar a companhia, declarou o governo o contrato rescindido para todos os effectos legais, por decreto de 26 de junho, publicado no *Diário* n.º 134, de 9 do mesmo mez.

«Ao governo foram feitas varias propostas para a continuação do caminho de ferro, umas verbaes e outras por escripto. Em nenhuma d'estas negociações, apenas entabouladas, o governo pôde vir a um accordo que lhe parecesse garantir effizacmente os interesses do paiz ou a execução das obras. O estado financeiro da Europa durante alguns mezes quasi destruiu a esperança de poder «contratar vantajosamente a construção de algumas das linhas mais importantes que o paiz desejava ver realisadas. Entendendo porém o governo que a despeito dos obstáculos era necessario não descançar no seu empenho de dotar o paiz com este importante melhoramento, submetteu ao conselho das obras publicas um projecto de contrato de empreitada, que devia ser posto em pratica para a continuação do caminho de ferro até «Thomar, ou pelo menos até perto da Barquinha, ponto provavel da bifurcação das duas linhas, que deviam conduzir, uma ao Porto, e a outra á fronteira de Hespanha. Para uma tal empresa, pequena na extensão do caminho a construir e mais adequada por sua natureza para attrahir a concorrência, esperava o governo poder encontrar licitantes, e alguns empreiteiros se promptificavam a entrar na projectada licitação. Não abandonou porém o governo a idéa de contratar uma empresa mais avultada, se occasião favoravel se lhe proporcionasse. Com effeito, ainda antes do conselho «das obras publicas ter feito subir á presença do «governo a consulta sobre o projecto de empreitada que lhe havia sido submettido, entabou o governo com o capitalista hespanhol, D. José de Salamanca, constructor de varios caminhos de ferro no reino visinho, as negociações que deram em resultado o contrato provisorio de 30 de julho ultimo, publicado no *Diário do Governo* de 3 de agosto, e o decreto que abriu concurso para a empresa dos caminhos de ferro do Porto e da fronteira de Hespanha, segundo as condições do mesmo contrato provisorio. Não se apresentando nenhum outro licitante, foi feita a adjudicação a D. José de Salamanca, de que se lavrou termo em

«12 de setembro, o qual foi publicado no *Diário* de 13, e no dia 14 do mesmo mez celebrou-se o «contrato que hoje submettemos á approvação das «cortes.

«Vós apreciareis este documento. Seria longo entrar no exame dos systemas que em diversos estados e em diversas epochas e circumstancias, se «tem seguido na execução das importantissimas «empresas da viação accelerada, e na analyse minuciosa das varias disposições do contrato. Seria «também mostrar-vos que se estabeleceram todas as «precauções e garantias que nos ultimos contratos «d'esta natureza se têm estabelecido n'outros paizes, e que já entre nós se estabeleceram n'outros «contratos.

«O concessionario effectivo no banco de Portugal, alem do deposito primitivo de 40:000 libras, «segundo deposito de mais 20:000 libras, para poder tomar conta da parte do caminho construida «entre Lisboa e a ponte de Asseca, e começar as «obras na conformidade das disposições do contrato. «Igualmente tomou já conta da exploração d'aquella «secção e está concessionando os projectos, que devem ser submettidos á approvação do governo, a fim de desenvolver os trabalhos em escala proporcional á grandeza das obras, se vós approvareis «o contrato.

«O governo tem a convicção profunda de que a «sua execução marcará uma era nova na vida economica do paiz, e de que vós prestareis a este importante negocio a consideração que elle merece, concorrendo para que, com a possivel brevidade, se torne definitiva uma empresa encetada sob «os melhores auspícios e com todas as garantias de «seriedade e de segurança que poderiam exigir-se.»

As considerações precedentes constituem o relatório da proposta de lei apresentada á camara por lei, na sua ultima sessão, para a approvação do contrato de 14 de setembro. Aquella camara foi dissolvida antes da discussão do contrato, que fora submettido ao exame das commissões reunidas de fazenda e de obras publicas. Naquella epocha tratava o concessionario de organizar em Paris a companhia que devia tomar conta da empresa e garantir assim completamente a sua realisação. Alguns dos capitalistas mais conhecidos da Europa tinham resolvido fazer parte d'esta companhia. No intuito porém de poderem emitir mais facilmente as acções que deviam completar o fundo social, ou de poderem tomar com segurança mais larga parte nos interesses da empresa, julgaram necessarias algumas modificações no contrato que havia sido submettido ás cortes. O governo entendeu que lhe cumpria rejeitar aquellas das modificações indicadas, que embora não trouxessem aumento de onus para o estado podiam no futuro adiar algumas das vantagens do contrato. Se era grande a responsabilidade que o governo tomava sobre si, arriscando-se a impedir pela sua resistencia a formação de uma companhia, que pela importancia dos capitalistas, que n'ella tomavam parte, asseguravam completamente o bom exito de uma empresa de tão extraordinario alcance para Portugal, o resultado veio justificar o procedimento do governo, desaparecendo mais tarde essas exigencias por parte dos capitalistas que se dispõem a fazer parte da companhia. Ha porém dois pontos de menor importancia n'essas modificações indicadas, sobre os quaes o governo chama a vossa attenção, não duvidando submette-los ao vosso esclarecido exame, porque julga de summa equidade que o governo seja autorizado a fazer em um dos artigos do contrato as alterações que passamos a expender.

No artigo 44.º estabelecem-se as epochas da revisão das tarifas, e fixam-se os maximos que ellas podem atingir que são os preços das tarifas francezas. Esta regra não convém ser alterada por serem moderados os preços das tarifas d'aquelle paiz. Uma excepção porém a esta regra, estabelece o mesmo artigo que até á conclusão do caminho de ferro de leste, isto é, pelo espaço de tres annos se considerem como maximos os preços actualmente estabelecidos na parte do caminho hoje construido até á ponte de Asseca. Ora a tarifa actual, que não é a primitiva tarifa do caminho de ferro de leste, nem se adoptou em nenhum dos outros contratos até hoje feitos no paiz, e que apenas foi autorizada provisoriamente por decreto de 23 de dezembro de 1858, e poderia ter sido conveniente para uma pequena extensão de caminho, como é o troço que hoje existe em exploração, e quando se tratava de encaminhar o commercio para o novo systema de locomoção, attrahindo a concorrência entre os pontos mais distantes pelo diminuto preço, não pôde pelo modo como está organizada ser admittida uma extensão maior sem perda inevitavel para o explorador. O que parece justo é que se estabeleça desde já a regra que o contrato estabelece para a epocha em que terminar a construção do caminho da fronteira. O contrario teria o inconveniente de habituar os concorrentes que percorressem maior extensão de caminho (que são os fornecidos segundo as actuaes tarifas differencias) a preços que não poderiam ser sustentados depois do terminio do caminho de leste, ou obrigaria o concessionario a adiar a abertura á circulação do caminho que fosse construido para evitar uma perda quasi certa na exploração, se não embracasse as operações financeiras da companhia pelo estado precario, posto que transitório, em que as actuaes tarifas collocariam a empresa durante o tempo da construção do caminho de leste.

O outro ponto é ainda de menos importancia, e refere-se a uma circumstancia futura extremamente eventual. Determina o § 6.º do mesmo artigo 44.º que o «governo julgar que sem prejuizo dos interesses da empresa podem reduzir-se as tarifas, e esta não concordar na redução, poderá ella ser levada a effecto por uma lei, garantindo á empresa o producto bruto total do ultimo anno, e o augmento progressivo que em termo medio tenha tido no ultimo quinquennio». Esta condição, que é uma garantia para o publico, posto que muito eventual, e que se não encontra na grande maioria dos cadernos de encargos dos caminhos de ferro estrangeiros, pôde dar lugar, posto que também muito eventualmente, pela maneira como está redigida, a um abuso do governo em prejuizo da companhia, que não está na intenção com que foi inserida no contrato. O governo por este artigo pôde decretar uma redução tão consideravel nas tarifas, e abaxiar os preços a tal exiguidade, que o augmento de concorrência faça chegar o producto bruto quasi ao mesmo algarismo, que tinha atingido antes da redução, resultando-lhe d'aqui um pequeno onus para inteirar a empresa da quantia que tem de lhe garantir. A empresa porém, tendo de augmentar consideravelmente os gastos da exploração, veria diminuir ou cessar talvez o seu producto liquido. É uma hypothese improvavel, mas é possível, e logo que elle tem o inconveniente de causar receios, convém redigir o paragrafo de modo que mantenha a garantia para o publico sem ameaçar os interesses dos concessionarios.

Convém também deixar aqui consignada a idéa de que as tarifas estabelecidas por lei em França, das quaes se falla no contrato, não seriam obrigatorias para a empresa, se nas vicissitudes por que pôde passar aquelle paiz, alguma vez o seu governo, adoptando idéas de uma escola, que, posto que não continha as doutrinas economicas hoje mais geralmente recebidas, tem tido ali grande numero de seguidores, e resgatando os caminhos de ferro que estão em poder das companhias, ou dando-lhes em compensação um forte subsidio annual, reduzisse as

tarifas a uma taxa tão exigua, que não podesse pagar os juros dos capitais invertidos em empresas d'esta ordem. A boa fé dos governos torna inutil o introduzir no contrato esta declaração.

Ha quatro mezes que o concessionario tomou conta da exploração da parte do caminho já construido, ficando o estado aliviado das sommas importantes, que era mensalmente obrigado a dispendir. Foi-lhe approvado o projecto definitivo para a construção do longo entre a ponte de Asseca e ribeira de Santarem, o qual se acha em construção, andando empregados diariamente n'quella obra cerca de 1:500 operarios. Igualmente foi approvado já o projecto da ponte de Asseca, a qual será de ferro e em conformidade com o systema ultimamente empregado em taes construções. Foi apresentado e vae ser submettido ao exame do conselho das obras publicas o projecto para a construção da 4.ª secção da linha de leste entre a torre das Vargens e Assumar, no districto de Portalegre, na extensão de 34 kilometros, segundo a directriz do engenheiro Aguiar, e já se acham ajustadas as expropriações, e as empreitadas para o movimento das terras na maior parte d'esta extensão, a fim de se desenvolverem os trabalhos, logo que o mesmo projecto seja approvado. Estão sendo confeccionados os projectos definitivos para as outras secções d'esta linha, e em estudos as diversas secções da linha do norte, a fim de se dar parallelamente desenvolvimento ás obras nas duas linhas, no caso em que as cortes approvem o contrato que submettemos ao vosso exame.

Senhores, temos a convicção de que fareis um relevante serviço ao paiz approvando este contrato, e de que o systema adoptado para esta empresa e as suas condições são, no estado do paiz e da Europa, os mais proprios para o menor tempo, com menos gravame para o estado, e com maior certeza de bom exito, possuímos um melhoramento, cujos beneficios resultados são incalculaveis para o desenvolvimento agricola e industrial da nação, e cujos encargos serão extensamente compensados pelas vantagens que ha de trazer-nos. A regeneração economica do paiz só datará da epocha em que tivermos construidas as nossas mais importantes linhas de viação accelerada.

Temos portanto a honra de submettermos á vossa approvação a seguinte

PROPOSTA DE LEI.

Artigo 1.º É approvado, na parte que depende da sanção legislativa, o contrato celebrado em 14 de setembro de 1859, entre o governo e D. José de Salamanca, para a construção dos caminhos de ferro de Lisboa ao Porto e a fronteira de Hespanha, o qual contrato vae junto á presente lei, e d'ella faz parte.

§ unico. E o governo autorisa a alterar, de accordo com a empresa, o artigo 44.º do mencionado contrato:

1.º Na parte em que determina que os preços hoje em vigor no caminho de ferro de leste fiquem estabelecidos como maximos até á conclusão do mesmo caminho, podendo estabelecer-se desde já o que dispõe o § 4.º do mesmo artigo, para o caso da conclusão da linha até á fronteira;

2.º No disposto no § 6.º do mencionado artigo 44.º, substituindo as palavras—o producto bruto total do ultimo anno—pelos seguintes termos—o producto bruto das tarifas recebido pela empresa no ultimo anno, feita a deducção dos gastos materiais da exploração.

Art. 2.º São applicaveis á execução do artigo 1.º d'esta lei as disposições do artigo 2.º da carta de lei de 5 de março de 1858, e dos artigos 4.º, 5.º e 6.º da carta de lei de 4 de junho de 1857.

Art. 3.º O governo dará conta ás cortes, em cada sessão legislativa, do estado da construção das linhas ferreas concedidas pela presente lei, e do modo como o contrato tiver sido executado.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrario. Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 13 de fevereiro de 1860.—José Maria do Casal Ribeiro—Antonio de Serpa Pimentel.

Contrato para a construção do caminho de ferro de Lisboa ao Porto, e de Lisboa á fronteira de Hespanha, a que se refere a proposta de lei d'esta data.

CAPITULO I

Condições relativas á construção dos caminhos de ferro de leste e do norte, ao fornecimento do respectivo material fixo e circulante, e aos direitos do estado e da empresa sobre as diversas construções e material fornecido.

Artigo 1.º A empresa (devendo entender-se por esta palavra sempre que for empregada no presente contrato, o concessionario primitivo, segundo o theoragante D. José de Salamanca, ou qualquer particular, sociedade ou companhia, para quem se traspassar, na conformidade das leis, e com autorisação do governo, os direitos adquiridos e as obrigações contrahidas em virtude d'este mesmo contrato) effectuará á sua custa e por sua conta o risco, nos termos, pelo modo, e nos prazos estipulados nas diversas condições d'este contrato:

1.º A conclusão do caminho de ferro de Lisboa á fronteira de Hespanha, nas proximidades de Badajoz, o qual se denominará *Caminho de ferro de leste*, partindo do actual terminus completo em todas as suas partes com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e officinas de pequena e grande reparação, e todos os edificios accessorios, casas de guarda, barreiras, passagens de nivel, muros de vedação, ou sebes para separar as vias ferreas das propriedades contiguas, e em geral as obras de construção previstas e imprevisas, sem excepção ou distincção, que forem necessarias para o completo acabamento da linha ferrea.

2.º A construção do caminho de ferro, que partindo da ponte da pedra, ou de qualquer outro ponto proximo, no caminho de ferro de leste, irá terminar na margem direita do Douro, na cidade do Porto, e o qual se denominará *Caminho de ferro do norte*, do mesmo modo completo em todas as suas partes.

3.º O fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens para viajantes, wagons para mercadorias, machinas e utensilios para as officinas, plataformas giratorias, reservatorios eapparehos hydraulicos, guindastes, signaes, e em geral de todo o material fixo e circulante, designado ou não designado, que for necessario para manter a linha em perfeito estado de exploração.

4.º O estabelecimento de um telegrapho electrico ao lado da linha ferrea, e a conservação e renovação dos materiais e apparehos que forem precisos para o conservar em bom estado de serviço.

5.º A collocação de marcos kilometricos depois de terminada a linha, e o levantamento do cadastro do caminho de ferro, com a descripção de todas as obras de arte e mais dependencias.

§ 1.º A empresa obriga-se também a continuar á sua custa o caminho de ferro de leste do actual terminus em Lisboa até ao Cíes dos Soldados, e a construir ali uma estação de passageiros, cedendo-lhe o governo, conforme as leis em vigor, os terrenos e edificios do estado e da camara municipal que occupar o caminho, comprehendida a estação.

§ 2.º A directriz do caminho de ferro de leste será a que foi escolhida pelo engenheiro Aguiar, e adoptada pelo engenheiro Watier, passando proxima de Santarem e Ponte da Pedra, e atravessando o Tejo junto de Constancia, com as modificações que a empresa propor, e o governo approvar, declarando-se desde já que uma das modificações será a passagem ao sul de Santarem, na direcção em que actualmente existem os trabalhos e estão feitas as expropriações. A directriz do caminho do norte será também a directriz escolhida pelo engenheiro Watier, segundo consta dos estudos que existem no ministerio das obras publicas, salvas as modificações propostas pela empresa, e approvadas pelo governo, principalmente na parte comprehendida entre Thomar e Pombal, e sendo Coimbra em todo o caso ponto obrigado d'esta linha.

§ 3.º O governo concede á empresa a faculdade de tirar cópias de desenhos relativos á linha ferrea de que se trata, que tiverem sido feitos á custa do estado.

Art. 2.º A obras mencionadas no artigo precedente, que a empresa é obrigada a executar, serão feitas conforme os projectos definitivos por ella preparados, em harmonia com as condições d'este contrato, depois de terem sido approvadas pelo governo.

§ unico. Estes projectos comprehenderão:

1.º O plano geral do caminho com a indicação da collocação das estações, portos secos, passagens de nivel e mais edificios accessorios e dependencias do serviço da linha, o qual plano será feito na escala de 1 para 5:000.

2.º O perfil longitudinal na escala de 1 para 5:000 para os comprimentos, e 1 para 500 para as alturas.

3.º Os perfis transversaes na escala de 1 para 200.

4.º As obras de arte na escala de 1 para 50 para um comprimento abaixo de 10 metros; de 1 para 100 para um comprimento de 10 a 100 metros; de 1 para 200 para um comprimento acima de 100 metros.

Art. 3.º O caminho de ferro será construido com uma só via de carris, tendo as necessarias vias de resguardo, e as de serviço das estações; mas as expropriações, aterros e desaterros, e obras de arte, serão feitas com largura para duas vias em toda a sua extensão.

§ 1.º Logo porém que a receita-bruta annual do caminho de ferro por kilometro chegar a 4:860\$000 réis na linha de Lisboa á fronteira, e a 5:832\$000 réis na linha desde o entroncamento á cidade do Porto, a empresa será obrigada a assentar a segunda via ferrea á sua custa, sem que por isso tenha direito em tempo algum a qualquer indemnisação ou augmento de subsidio.

§ 2.º A empresa obriga-se a não interromper a exploração entre Lisboa e a Ponte de Asseca, quando assentar n'esta parte a via com a largura que será determinada no artigo 7.º

Art. 4.º O caminho de ferro ficará em toda a sua extensão superior ás guas das maiores inundações conhecidas. As dimensões dos taludes e fossos serão fixadas de maneira que assegurem o prompto escoamento das aguas e enxugo da linha. A inclinação dos taludes será regulada segundo a natureza do terreno e conforme as localidades. No caso de necessidade serão revestidos por um pedrado, ou por outros meios que se julgarem convenientes. As terras para a formação dos aterros serão sempre extrahidas de maneira que se evite por todos os meios possiveis a estagnação das aguas com prejuizo da saúde publica.

Art. 5.º O maximo dos declives deversal será em regra de 0.º007 por metro, mas em alguns casos poderá subir até 0.º010 por metro.

§ unico. Quando em casos excepcionaes a empresa propor maiores declives, ficará esta proposta dependente da exclusiva approvação do governo, sem recurso á arbitragem.

Art. 6.º Os raios das curvas de concordancia, que ligam os alinhamentos rectos, deverão ser no minimo de 500 metros; poderão ser em casos excepcionaes de 400; e de 300 nas vias de resguardo. Nos casos em que se empregarem estes raios, as respectivas curvas de concordancia deverão effectuar-se, tanto quanto for possivel, sobre planos horizontaes.

Art. 7.º A largura do caminho de ferro ao nivel dos carris, não comprehendendo os fossos, será de 3.º40 nos aterros; 7.º40 nas trincheiras e terrenos de rocha, entre os parapeitos das pontes e nos subterraneos.

A largura de cada via deverá ser de 1.º67 entre as arestas interiores dos carris.

A entrevia, ou distancia entre as duas vias, será, pelo menos, de 1.º80; e no maximo de 2.º entre as faces exteriores dos carris internos de cada via.

Art. 8.º Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea devem ser de boa qualidade, e dos melhores modelos, proprios a preencher o fim do seu destino.

Os carris serão

Art. 14.º Quando o caminho de ferro passar por baixo de uma estrada de primeira classe, a largura do viaducto será de 7m,92; sendo de segunda classe 6m,60; para os caminhos municipais 5m,50. A abertura entre os pés direitos será pelo menos de 8m. A distancia vertical do intradorso á parte superior dos carris será pelo menos de 4m,50.

Art. 15.º Quando o caminho de ferro atravessar um rio, canal, ou uma corrente qualquer, a ponte terá a largura e altura dos parapetos estipuladas no artigo 13.º

Em quanto á abertura do arco e sua altura acima das aguas, serão determinadas segundo os casos particulares, com approvação do governo.

Art. 16.º As pontes e viaductos que hajam de construir-se serão de pedra, de ferro ou tijollo, podendo empregar-se em combinação com estas materias apenas a madeira que for indispensavel.

Se houver a desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que é substituído.

O governo, sob proposta da empresa, poderá alterar esta regra.

Art. 17.º A abertura dos subterrâneos será pelo menos de 7m,40 entre os pés direitos ao nível dos carris; a altura acima d'este nível até ao intradorso da abobada de revestimento será de 4m,50.

A empresa fará todas as obras necessarias para prevenir qualquer perigo de desabamento ou infiltração.

Art. 18.º Nos pontos de encontro das estradas ordinarias com a via ferrea, durante a feitura d'esta, a empresa construirá as necessarias obras provisionarias para que a circulação não seja interrompida.

Art. 19.º A empresa restabelecerá e assegurará á sua custa o curso das aguas que se tenha suspenso ou modificado, em consequencia das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietario, segundo as leis que lhe forem applicaveis.

Art. 20.º A empresa estabelecerá estações de partida em Lisboa, com todas as accommodações necessarias para passageiros, mercadorias e empregados. Mais todas as estações intermediarias entre os pontos extremos dos dois caminhos que forem necessarias; e em fim a estação do Porto, que deverá approximar-se na sua construção, tanto quanto for possível, das disposições adoptadas para a estação principal de Lisboa.

Estabelecerá tambem todas as officinas, machinas e apparelhos necessarios para a feitura e concerto do material de exploração, comprehendendo as locomotivas.

Deverá ter igualmente todos os armazens, telheiros e depósitos necessarios para o estacionamento e pintura das locomotivas, tenders, carruagens e wagons. Estabelecerá em fim todos os fossos necessarios para pica o fogo e apparelhos e reservatorios necessarios para alimentação das machinas.

Art. 21.º A empresa deverá empregar na construção das obras, materias de boa qualidade. Os paramentos das abobadas, os angulos, os seccões e os coroaamentos serão quanto possível de pedra aparelhada de boa qualidade; onde não a houver, será tolerado o tijollo.

Art. 22.º As machinas locomotivas serão construidas sobre os melhores modelos conhecidos e satisfarão a todas as condições actualmente prescriptas, ou ás que de futuro forem, para pôr em circulação as mesmas machinas.

As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas, e guarnecidas de assentos. Haverá-las de tres classes pelo menos.

As de primeira classe serão cobertas, com assentos estofados e fechadas com vidraças.

As de segunda classe serão cobertas, fechadas com vidraças, e terão assentos de estofa mais ordinario.

As de terceira classe serão cobertas, fechadas com cortinas, e terão assentos de madeira.

As carruagens de todas as classes deverão preencher, alem d'isto todas as condições actualmente prescriptas pelo governo, ou que de futuro o vierem a ser no interesse da segurança publica.

Os wagons de mercadorias e gado, as plata-formas e mais material, será tudo de boa qualidade e solida construção.

Art. 23.º O caminho de ferro com todos os edificios necessarios para o serviço do mesmo caminho, e mais accessorios e dependencias, como carris, cochins, travessas, e em geral todo o material fixo de qualquer especie, fica desde a sua construção ou collocção na linha, pertencendo ao dominio do estado, para todos os effeitos juridicos, nos termos do direito commum e especial dos caminhos de ferro, e das diversas condições do contrato.

Tudo o material circulante, carvão, coque e quaisquer outros provimentos, ficando pertencendo ao dominio da empresa para os mesmos effeitos e nos mesmos termos; com a declaração porém de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o effeito de ser substituído com vantagem do serviço publico, e o mesmo terá lugar para o carvão, coque, e quaisquer outros aprovisionamentos em quanto forem importados livres de direitos.

CAPITULO II

Condições relativas ás concessões que o estado faz á empresa: modo, forma, limitações e prazos d'estas concessões

Art. 24.º Em compensação das obrigações que a empresa toma sobre si por este contrato, concede o governo de Sua Magestade Fidelissima á mesma empresa, pelo espaço de noventa e nove annos, a contar da data da approvação d'este contrato pelas cortes, a exploração dos caminhos de ferro de Lisboa á fronteira e á cidade do Porto, pelo modo, nos termos e com as condições estipuladas neste contrato.

Art. 25.º A empresa deverá conservar durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependencias, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado o deverá entregar ao governo, findo aquelle prazo, fazendo sempre para esse fim, á sua custa, todas as reparações tanto ordinarias como extraordinarias.

§ unico. Se porém durante o prazo estabelecido no artigo antecedente, for destruída ou danificada alguma parte do caminho de ferro por motivo de guerra, sem culpa da empresa, o governo a indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas em dinheiro, ou titulos de divida publica pelo seu valor no mercado.

Art. 26.º Logo que tenha expirado o prazo da concessão acima estabelecida, a empresa entregará ao governo, em bom estado de exploração, o caminho de ferro com todo o seu material fixo, seus edificios e dependencias de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber d'elle indemnização alguma.

Tambem lhe entregará todo o material circulante, mas tanto o valor d'este como do carvão de pedra e outros quaisquer provimentos que entregar ao governo, ser-lhe-ão pagos segundo o arbitrio de louvados.

Art. 27.º Em qualquer epocha, depois de terminados os primeiros quinze annos á data do prazo estabelecido para a conclusão de ambas as linhas, terá o governo a faculdade de resgatar a concessão inteira. Para determinar o preço da remissão, toma-se o producto liquido obtido pela empresa durante os sete annos que tiverem precedido áquelle em que a remissão deve effectuar-se; deduz-se d'esta somma

o producto liquido que corresponde aos dois annos menos productivos, e tira-se a média dos outros annos, a qual constitue a importancia de uma annuidade, que o governo pagará á empresa durante cada um dos annos que faltarem para terminar o prazo da concessão. Porém esta annuidade nunca será inferior ao producto liquido do ultimo dos sete annos tomados para base d'este calculo. N'este preço da remissão não é incluído o valor do carvão, coque ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo governo na occasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

Art. 28.º O governo concede mais á empresa o subsidio de 4500 libras esterlinas por kilometro em referencia ao caminho de ferro de leste de Lisboa á fronteira de Hespanha; e de 5400 libras esterlinas por kilometro em referencia ao caminho de ferro do norte desde o ponto que for designado na linha de leste até á cidade do Porto.

Art. 29.º Para o pagamento do subsidio dividir-se-ha cada linha no numero de troços que parecer conveniente, e em cada um d'esses troços se pagará a parte correspondente em tres prestações: a 1.ª depois de terminados todos os movimentos de terra e obras de arte; a 2.ª depois de assentada a via; a 3.ª depois de entregue á exploração. Estas prestações serão pagas em vista do certificado do engenheiro fiscal do governo.

Art. 30.º O governo obriga-se mais a entregar á empresa, logo que ella deposite a segunda parte da caução, nos termos do artigo 59.º d'este contrato, livre de quaisquer encargos ou reclamações presentes ou futuras, com todos os seus pertences e material de construção e exploração, a secção do caminho de ferro de leste actualmente em exploração desde Lisboa até á Ponte de Asseca, e o resto das obras na continuação d'esta linha, no estado em que se acharem, ao tempo em que forem entregues á empresa.

§ unico. A empresa conservará e procurará melhorar a exploração da referida secção do caminho de ferro de leste, desde que lhe for entregue. E successivamente irá abrindo ao transitto publico, conforme as clausulas respectivas d'este contrato, as diversas secções que se seguirem, á medida que forem sendo concluidas.

Art. 31.º A secção do caminho de ferro actualmente em exploração entre Lisboa e a Ponte de Asseca, na extensão de 68 kilometros, seu material fixo e circulante, edificios accessorios e dependencias, materias e utensilios, será comprado pela empresa ao governo na razão de 9.000 libras esterlinas por kilometro, prefazendo a somma total de 612.000 libras esterlinas.

§ unico. O pagamento d'esta somma, deduzido o subsidio correspondente a 68 kilometros, será feito por encontro no subsidio que o governo tem de pagar á empresa, segundo as condições d'este contrato, pelos kilometros restantes dos caminhos de ferro de leste e do norte, fazendo-se a deducção proporcionalmente em cada prestação, que o governo tiver de pagar á empresa.

Art. 32.º As sommas gastas pelo governo nas expropriações e em quaisquer trabalhos executados na continuação do caminho de ferro para além do seu actual terminus junto á Ponte de Asseca, e no material fornecido para esses trabalhos, assim como nas reparações que forem executadas na parte da linha que hoje existe em exploração e nas obras para o melhoramento d'essa exploração, tendo sido estes reparos e estas obras executadas depois da assignatura do contrato provisório, serão pagas pela empresa ao governo, depois de previa liquidação e antes que a empresa tome conta da secção construída entre Lisboa e a Ponte de Asseca.

§ unico. No caso previsto no artigo 75.º d'este contrato, em que a empresa queira tomar conta d'esta parte construída, e continuar os trabalhos antes da approvação d'este contrato pelas cortes, as sommas de que trata o presente artigo ficarão em deposito no banco de Portugal á ordem do governo, para serem restituídas ao concessionario com o juro correspondente de 6 por cento, no caso em que as cortes não approvem o dito contrato.

Art. 33.º Concede mais o governo á mesma empresa a faculdade de construir todos os ramos que possam alimentar a circulação das linhas concedidas por este contrato, precedendo o respectivo contrato especial com o governo, e sem que esta parte dita construção lhe pague subsidio algum ou lhe garanta qualquer beneficio. Quando porém o governo julgar necessario construir alguns d'esses ramos, e a empresa se não prestar a isso, o governo reserva-se muito expressamente o direito de os construir ou de contratar a sua construção com qualquer empresa, nos termos que lhe aprouver.

Art. 34.º O governo não poderá conceder, durante o tempo d'esta concessão, linha alguma paralela ás que fazem objecto do presente contrato, sem consentimento da empresa, excepto quando a distancia entre essa linha e esta for superior a 40 kilometros.

Art. 35.º O governo reserva-se muito positivamente o direito de fazer novas concessões de quaisquer caminhos de ferro que venham entroncar com as linhas de Lisboa ao Porto e á fronteira, ou que partindo de quaisquer d'estes pontos sigam direcções divergentes.

Art. 36.º Quando o governo venha a ordenar a construção de uma estrada, canal ou via ferrea, que atravesse as linhas concedidas, deverá tomar todas as medidas necessarias para que não resulte impedimento ou obstaculo á circulação d'estas, nem o minimo augmento de despeza para a empresa.

Art. 37.º A abertura de qualquer das vias de comunicação de que tratam os dois precedentes artigos nas condições ali exaradas, não poderá autorisar reclamação alguma por parte da empresa.

Art. 38.º As empresas concessionarias de quaisquer caminhos de ferro, que venham entroncar com as linhas que fazem o objecto d'este contrato, terão a faculdade de fazer circular nellas as suas carruagens, wagons e machinas, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de policia e serviço, e pagando pelas pessoas e mercadorias uma portagem, que no caso de não haver accordo entre as empresas será regulada segundo a relação entre a portagem e o transporte estabelecido nas tarifas dos mais recentes cadernos de condições em França.

Esta faculdade será reciproca para todas as linhas.

No caso em que as diversas empresas não possam accordar-se sobre o exercicio d'esta faculdade, o governo decidirá a questão.

Art. 39.º Concede mais o governo á mesma empresa a isenção de qualquer contribuição geral ou municipal nos primeiros vinte annos depois do começo das obras; contudo n'esta disposição não é incluído o direito de transitto lançado sobre os preços de condução dos passageiros e mercadorias, que estão marcados nas tarifas, o qual todavia não excederá nunca a 5 por cento sobre aquelles preços. Nenhuma contribuição especial será lançada sobre a linha ferrea durante a concessão.

Art. 40.º O governo concede mais á mesma empresa, desde a data d'este contrato até que as linhas ferreas se achem em estado de exploração, entrada livre de quaisquer direitos pelas alfândegas, a todos os materiais e utensilios, machinas, combustivel e mais objectos que forem necessarios para a construção e exploração da linha ferrea.

§ 1.º Depois de se achar em estado de exploração a dita linha, esta isenção continuará por mais

dois annos tão somente para as machinas e combustivel, destinados á exploração da linha ferrea;

§ 2.º As disposições do principio d'este artigo e seu § 1.º, são applicaveis á collocção da segunda via; mas só pelo que respeita ao material que lhe corresponde.

§ 3.º A empresa conformar-se-ha com os regulamentos fiscaes que forem necessarios para prevenir o abuso d'esta concessão.

Art. 41.º Concede mais o governo á mesma empresa sem encargo algum, todos os terrenos do estado que devem ser occupados pelas linhas que fazem o objecto d'este contrato, e edificios respectivos, bem como todas as madeiras que estiverem sob e os mencionados terrenos.

Art. 42.º Quaesquer expropriações que a empresa houver de fazer para as obras do caminho de ferro contratado, serão reguladas amigavelmente, ou pelas leis respectivas, tanto geras como especificas dos caminhos de ferro, devendo intervir o ministerio publico para auxiliar a empresa em nome do interesse geral, nos termos das leis em vigor, ou d'aquellas que venham a promulgar-se para facilitar estas expropriações.

Art. 43.º Concede enfim o governo á mesma empresa a faculdade de desviar correntes e alterar a direcção de caminhos, uma vez que a construção da linha ferrea assim o exija, devendo em todos os casos regular-se pelas leis, sobre a expropriação por utilidade publica, que lhe deverão ser applicadas, e sujeitar-se á previa approvação do governo.

CAPITULO III

Condições que regulam o modo como deve ser feita a exploração concedida á empresa pelo artigo 24.º do contrato

Art. 44.º Para regular os preços da condução de passageiros, gado e mercadorias, adoptar-se-hão como base as tarifas actualmente em vigor no caminho de ferro de leste, ficando os seus preços estabelecidos como maximos até á conclusão do caminho de ferro á fronteira.

§ 1.º Terminado o caminho de ferro á fronteira, serão as tarifas modificadas por accordo entre o governo e a empresa.

§ 2.º Cinco annos depois de entregues á exploração as linhas de leste e do norte, e consecutivamente de cinco em cinco annos, proceder-se-ha á revisão das tarifas.

§ 3.º Reduzidos uma vez os preços para qualquer classe de passageiros ou de mercadorias, não poderão augmentar-se senão passados seis mezes.

§ 4.º Na falta de accordo entre o governo e a empresa acerca das modificações a introduzir nas tarifas do caminho de ferro de leste, tanto depois de concluído o caminho até á fronteira, como nas epochas marcadas para a revisão, terá cada uma das partes o direito de estabelecer desde logo como maximos os preços das tarifas francezas, que n'esse tempo estiverem em vigor para os caminhos de ferro francezes, senão forem superiores aos que vigorarem anteriormente, no caso da revisão de que trata o § 1.º

§ 5.º Entende-se por tarifas que estiverem em vigor nos caminhos de ferro francezes, as tarifas que constarem dos cadernos de condições (*cahier des charges*) das concessões de caminhos de ferro feitos em França, ou os que vigorarem em virtude da lei d'aquelle paiz.

§ 6.º Se o governo julgar que, sem prejuizo dos interesses da empresa, podem reduzir-se as tarifas, e esta não accordar na redução, poderá ella ser levada a effeito por uma lei, garantindo á empresa o producto bruto total do ultimo anno, e o augmento progressivo, que em termo medio tenha tido no ultimo quinquennio.

§ 7.º Qualquer modificação que em qualquer tempo se faça, será annunciada com um mez de antecedencia.

Art. 45.º A percepção dos preços de transporte deverá fazer-se indistinctamente sem nenhuma especie de favor.

§ 1.º No caso em que a empresa conceda a um ou mais expedidores uma redução qualquer sobre os preços das tarifas, antes de a por em execução deverá dar conhecimento d'isso ao governo, e este terá o direito de declarar a redução obrigatória para todos os expedidores, e applicavel a todos os artigos da mesma natureza. A taxa assim reduzida não poderá ser levantada antes de tres mezes.

§ 2.º As reduções concedidas a indigentes não poderão em caso algum dar lugar á applicação das disposições que precedem.

Art. 46.º As despesas accessorias, não incluidas nas tarifas, taes como deposito, armazens e outras, serão fixadas pela empresa com a approvação do governo.

Art. 47.º A recepção terá lugar por kilometros: assim um kilometro encetado será pago como se fosse percorrido. Exceptuam-se d'esta regra toda a distancia percorrida menor de 5 kilometros, a qual será paga por 5 kilometros inteiros.

O peso da tonelada é de 1.000 kilogrammas: As fracções de peso não serão contadas se não por centesimos de tonelada; assim, todo o peso comprehendido entre 0 e 10 kilogrammas, pagará como 10 kilogrammas; entre 10 e 20 pagará como 20 kilogrammas, e assim successivamente.

Art. 48.º O transporte de objectos perigosos ou de massas individuais de peso superior a 5.000 kilogrammas não será obrigatorio para a empresa. As condições d'este transporte poderão regular-se amigavelmente entre ella e os expedidores. Feito porém accordo com um, não se poderá negar a fazerem nos mesmos termos, durante tres mezes pelo menos, com todos os que lhe fizerem igual pedido.

§ 1.º Todo o transporte que necessitar pelas suas dimensões, o emprego de um ou mais wagons, pagará pela carga inteira do wagon ou dos wagons que empregar, qualquer que seja o peso transportado.

§ 2.º As mercadorias que a pedido dos expedidores forem transportadas com a velocidade de viajantes, pagarão na razão do dobro do preço ordinario.

§ 3.º Os cavallos e mais gado tambem pagarão no mesmo caso o dobro do preço das respectivas tarifas.

Art. 49.º As mercadorias, volumes, animaes e outros objectos não designados nas tarifas, serão qualificados para o effeito do pagamento dos direitos de transporte, nas classes com as quaes tiverem maior analogia. Esta classificação será feita pela empresa, de accordo com os fiscaes do governo, com recurso para o ministerio das obras publicas.

Art. 50.º Todos os objectos (excepto os preciosos, especificados na tarifa) que pesarem menos do que 10 kilogrammas serão considerados como objectos de recovagem.

Art. 51.º Todo o viajante, cuja bagagem não pesar mais de 30 kilogrammas, não terá a pagar pelo transporte d'esta bagagem augmento algum de preço, alem d'aquelle que dever pagar pelo seu logar.

Art. 52.º Os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas por si e suas bagagens metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

Art. 53.º Os empregados do governo que forem incumbidos da fiscalização do caminho de ferro, ou da cobrança de contribuições lançadas sobre os preços de transporte, ou da fiscalização sanitaria da linha, deverão transitar n'elle sem pagar quantia alguma.

Art. 54.º A empresa será obrigada a pôr á disposição do governo por metade dos preços das tarifas, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro, quando elle precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pela linha ferrea.

Art. 55.º A empresa será obrigada a transportar gratuitamente as malas do correio e os seus conductores, em wagons bem acondicionados, nos trens de maior velocidade.

O governo fará, ouvida a empresa, o regulamento d'este serviço, tomando por base os regulamentos francezes, respectivos aos caminhos de ferro subsidiados pelo estado.

Art. 56.º O numero de viagens por dia será fixado pela empresa, de accordo com o governo, segundo as necessidades da circulação. O maximo e minimo da velocidade dos comboios ordinarios de viajantes e mercadorias e dos comboios extraordinarios, bem como a duração do transitto completo serão sujeitos ás regras de policia para segurança publica que o governo tem direito de estabelecer, ouvida a empresa.

Art. 57.º Todo o comboio ordinario de viajantes deverá conter, salvo os casos imprevistos de extraordinaria occorrença, carruagens de todas as classes em quantidade sufficiente para as pessoas que se apresentarem a tomar logar.

Art. 58.º O uso do telegrapho electrico será gratuitamente permitido ao governo para os despachos officiaes, e aos particulares mediante os preços de uma tabella estabelecida pela empresa, de accordo com o governo.

CAPITULO IV

Condições relativas ao deposito, ás obrigações da empresa, prazos para a construção, penas convençoes, legislação applicavel e outras estipulações, tendentes a tornar perfeito este contrato.

Art. 59.º D. José Salamanca obriga-se a depositar no banco de Portugal, á ordem do governo, em dinheiro ou em titulos de divida publica portugueza de 3%, pelo seu valor no mercado, alem das 40.000 libras esterlinas já depositadas, mais 20.000 libras esterlinas, antes de começar as obras e de receber a parte construída do caminho de leste.

§ 1.º Se as cortes rejeitarem este contrato, entregar-se-ha á empresa a caução que tiver depositado, e se o deposito tiver sido feito em dinheiro, pagar-se-ha á mesma empresa o juro de 6% ao anno, a contar do dia da licitação.

§ 2.º Se o deposito for feito em titulos, a empresa tem o direito de receber os seus juros, em quanto durar o mesmo deposito.

Art. 60.º Quando o engenheiro fiscal do governo declarar, por um attestado, que ha obras executadas pela empresa em termos de serem approvadas, expropriações ou material empregado na importancia de 30.000 libras esterlinas, será permitido á empresa levantar a terça parte do deposito total, ou 20.000 libras esterlinas; quando por um segundo attestado o mesmo engenheiro fiscal declarar que ha novas obras igualmente em termos de serem approvadas, na importancia de outras 30.000 libras esterlinas, será permitido á empresa levantar outra terça parte do deposito de outras 20.000 libras esterlinas; quando finalmente o engenheiro fiscal declarar, que as obras ultimas foram executadas na importancia de mais de 30.000 libras esterlinas, ficando d'este modo executadas as obras, feitas expropriações, ou empregado material sobre as linhas concedidas por este contrato, na importancia de 90.000 libras, será permitido á empresa levantar o resto do seu deposito, ficando todas as obras feitas servindo de caução ao cumprimento das obrigações da mesma empresa.

Art. 61.º A empresa irá successivamente apresentando o estudo das alterações que propozera á directriz adoptada como base pelo artigo 1.º, n.º 5, § 2.º d'este contrato, assim como os projectos completos das diversas secções correspondentes ás duas linhas, de modo que dentro de um anno, a contar da approvação d'este contrato pelas cortes, tenha apresentado todos os desenhos, que a sciencia exige como necessarios para a completa descripção de todas as obras que a mesma empresa deve fazer em virtude do mesmo contrato, ordenados em harmonia com a disposição do seu artigo 2.º

§ 1.º A decisão do governo relativa á approvação ou desapprovação das modificações propostas, do projecto completo das secções e mais desenhos, a que se refere este artigo, será intimada á empresa dentro de um mez, a datar da sua apresentação.

§ 2.º O tempo que o governo gastar em decidir as questões de similhante natureza, alem do mez a a que se refere o § 1.º, não será contado nos prazos marcados n'este contrato para o começo e conclusão das obras.

Art. 62.º A construção dos caminhos de ferro, de que trata este contrato, começará em escala proporcional á sua extensão até um mez depois de approvedo pelas cortes, e na mesma escala continuará até á sua conclusão. O caminho de ferro de Lisboa á fronteira de Hespanha, com todo o seu material fixo e circulante, edificios accessorios e dependencias, de que tratam os artigos 1.º e outros, estará prompto para se poder entregar ao transitto publico em toda a sua extensão, dentro de tres annos, a contar do dia em que começarem as obras por conta da empresa.

A linha de ferro de Lisboa á cidade do Porto estará concluída nos mesmos termos dentro de cinco annos, a contar da mesma data.

Art. 63.º Se a empresa não fizer a segunda parte do deposito, de que trata o artigo 59.º para começar as obras dentro do prazo estipulado no artigo antecedente, terá o governo por sua propria autoridade, direito de declarar o contrato por este facto rescindido, revertendo a favor do estado a primeira parte da caução já depositada.

Art. 64.º Se a empresa, tendo começado as obras, as não continuar nos termos do citado artigo, ou se não concluir a construção do caminho de ferro com todo o seu material fixo e circulante, edificios accessorios e dependencias, nos termos e no prazo estipulado no mesmo artigo; ou se não cumprir as clausulas estipuladas n'este contrato, ou se se recusar a obdecer á decisão dos arbitros, caso de desavença, terá tambem o governo, por sua autoridade, direito de declarar rescindido o contrato.

§ unico. N'este caso será a construção do caminho de ferro, com todas as obras feitas e material fornecido, depois de competentemente avaliados, posta em hasta publica por espaço de seis mezes, com as mesmas condições, e arrematada á empresa que maior lance offerecer. O preço da arrematação será entregue á empresa, segunda outorgante, depois de deduzidas as despesas que o governo tiver feito com o pagamento do subsidio e fiscalização.

Se dentro d'estes seis mezes não houver quem arremate, serão as obras e material fornecido adjudicados ao estado sem indemnização alguma, e o contrato rescindido para todos os effeitos juridicos.

Art. 65.º Exceptuam-se das disposições dos artigos precedentes os casos de força maior devidamente comprovados.

§ unico. E tambem se exceptua das disposições dos mesmos tres artigos o caso em que o governo deixe de pagar alguma prestação da subvenção nos prazos estipulados, segundo o disposto no artigo 29.º d'este contrato, ou depois da decisão dos arbitros no caso de contestação, no qual caso a empresa terá direito a receber os juros de 6% ao anno sobre as quantias devidas, e a interromper as obras pelo tempo em que estiver desmolebada, a reclamar uma

extensão de prazos para a construção das obras por um tempo igual ao tempo do desmolebamento; e bem assim ao pagamento de todas as perdas e danos que lhe possam provir da demora.

Art. 66.º Se a empresa não conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependencias, assim como todo o material fixo e circulante, em perfeito estado de serviço, fazendo sempre para este fim, á sua custa, todas as reparações que forem necessarias, assim ordinarias como extraordinarias, conforme as disposições do artigo 25.º, ou se for remissa em satisfazer as requisições que para esse fim lhe forem feitas pelo governo, poderá este mandar proceder ás necessarias reparações por sua propria autoridade; e n'este caso tem direito de appropriar-se de todas as receitas da empresa, até completar a importancia das despesas feitas, augmentadas de um quinto a titulo de multa.

Art. 67.º No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro, o governo proverá por sua propria autoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da empresa, e intima-la-ha logo para ella se habilitar a cumprir com a sua obrigação respectiva.

§ 1.º Se tres mezes depois de intimada, na forma d'este artigo, a empresa não provar que está habilitada para continuar com a exploração da linha ferrea, nos termos d'este contrato, incorrerá por esse mesmo facto, depois de declaração do governo, na pena de sua rescisão, e perderá o direito a todas as concessões que por elle lhe são feitas, e o governo entrará immediatamente na posse do caminho de ferro, e de todas as suas dependencias, sem indemnização alguma.

§ 2.º Ficam salvos das disposições d'este artigo os casos de força maior.

Art. 68.º Quando o governo tomar conta do caminho de ferro, finda a concessão, terá o direito de se pagar de quaesquer despesas que sejam necessarias para pôr o dito caminho em bom estado de serviço, pelo valor do material circulante, carvão e mais provimentos, os quaes objectos ficarão servindo dos ultimos cinco annos de hypotheca especial a esta obrigação.

Art. 69.º A execução de todas as obras do caminho de ferro concedido por este contrato, ou fornecimento, collocção e emprego do seu material fixo e circulante, ficam sujeitos á fiscalização dos engenheiros que o governo nomear para esse fim.

Art. 70.º O caminho de ferro na sua totalidade, ou em qualquer das suas secções, não será aberto ao transitto publico em quanto a empresa não tiver obtido a approvação do governo, que para esse fim mandará examinar minuda e attentamente por pessoas competentes todas as obras feitas, e material fixo e circulante.

§ unico. Os engenheiros que forem incumbidos d'este exame procederão a elle com o maior cuidado e circumspecção, e lavrarão um auto em que deem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito á segurança da via ferrea, interpondo por fim o seu juizo, que submeterão á sancção do governo para o habilitar a resolver.

Art. 71.º O governo terá o direito de fiscalisar, por meio dos seus agentes, a exploração da linha ferrea, durante todo o tempo da concessão.

Art. 72.º A empresa, seus contrahentes, agentes e operarios, ficarão sujeitos, em tudo quanto diz respeito a este contrato, ás leis e tribunales do reino de Portugal.

§ unico. O governo pela sua parte lhes garantirá, a elles e ás suas propriedades, a mesma protecção, que as leis do reino conferem aos nacionaes. Não se entende contudo renunciarem os interesses dos fôros da sua nacionalidade.

Art. 73.º O governo fará os regulamentos de policia do caminho de ferro e suas dependencias, ouvida a empresa.

A empresa é autorizada a fazer os regulamentos para os serviços da exploração, submettendo-os á approvação do governo.

Estes regulamentos são obrigatorios para a empresa, e em geral para todas as pessoas que fizerem uso dos caminhos de ferro.

Art. 74.º Todas as questões que se suscitarem entre o governo e a empresa sobre a execução d'este contrato serão decididas por arbitros, dos quaes dois serão nomeados pelo governo, e dois pela empresa. No caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto arbitro nomeado a apazimento de ambas as partes. Faltando accordo para esta nomeação será differida ao supremo tribunal de justiça a nomeação do quinto arbitro.

Art. 75.º Este contrato fica sujeito á approvação das cortes. A empresa, depois de verificada a segunda parte do deposito de que trata o artigo 59.º, na importancia de 20.000 libras esterlinas, poderá começar os trabalhos da continuação da linha de leste até á Ponte da Pedra, ou na linha do norte, antes d'este contrato ser approvedo pelas cortes, e ser-lhe-ha entregue a secção construída entre Lisboa e a Ponte de Asseca, e as obras que houver em continuação.

Se as cortes não approvarem este contrato, serão pagas á empresa as despesas que houver feito com as obras, e o valor do material empregado, sob a fiscalização dos agentes do governo, depois

«O meio dia e está-se formando o auto do corpo de delicto.
«Dizem-nos que, pelas declarações d'aquelle individuo, a porção de notas que existia em uma lata de folha, a cuja abertura a autoridade se procedeu, elevava-se á somma de uns 20.000.000 réis, e dizia-se que esta quantia devia hoje ter o destino para que os moedeiros falsos a applicavam.
«O adiamento da hora não nos permite obter mais esclarecimentos.
«Louvamos á autoridade pela actividade e zelo com que se tem havido na perseguição de tão infame crime.»

ILHAS

Madeira—Recebemos folhas do Funchal desde 22 do mez passado até 5 do corrente.
A Ordem, de 4, diz que a commissão administrativa do hospício da princeza D. Maria Amelia recebera, para ser distribuída por diversos estabelecimentos pios d'esta cidade, a quantia de 240.000 réis com que sua magestade imperial a augusta duquesa de Bragança costuma suffragar a alma de sua chorada filha n'este dia anniversario da infame e prematura morte da mesma serenissima princeza.
Os condes do Carvalhal haviam dado na noite de quarta-feira, 1 do corrente, um baile esplendido e brilhante a sua alteza imperial a serenissima archiduquesa Carlota. Segundo escreve o *Funchalense*, foi um baile não menos digno de quem o deu, que da alta personagem a quem foi dado.
Nos numeros seguintes daremos algumas outras noticias que se encontram n'estas folhas.

NOTÍCIAS ESTRANGEIRAS

Recebemos folhas de Madrid até 10, e de Londres até 7 do corrente.—De Paris não recebemos hoje folhas.

Os jornaes hespanhoes apenas publicam os dois seguintes

DESPACHOS TELEGRAPHICOS

—Despachos dados pelo jornal *El Horizonte*:
Turim, 8 de fevereiro.—O novo embaixador sardo, em Paris, partiu para o seu destino, e Farini para Modena. Ricassoli ainda não chegou á capital.
No theatro francez de Niza houve uma manifestação a favor da França, na occasião em que a orchestra tocava o hymno da rainha Hortense. No dia seguinte teve lugar outra manifestação a favor do Piemonte, quando a musica tocou o hymno do rei Victor Manuel.
Londres, 8—*O Times* diz que a consequencia do tratado de commercio será não se poder abolir o *income-tax*.

Despachos dados pelo *Times*:
Berlín, 6 de fevereiro.—O governo inglez, fazendo á Austria, com consentimento da França, diferentes propostas para a solução da questão italiana, declarou que, em troca dos pontos em que a Austria devia concordar, se subentendia que a Sardenha respeitaria a dominação austriaca na provincia veneziana. A Austria respondeu que sabia muito bem como devia proteger essa provincia.
Roma, 5.—O marquez do Cadore chegou a essa cidade com instrucções do imperador das francezes para que o general Goyon adopte as medidas necessarias, a fim de que a tranquillidade publica não seja alterada.
Turim, 6.—A cidade de Como propoz ao marquez Pepoli, de Bolonha, o elegelo para seu representante nas camaras sardas.

FRANÇA

A *Indépendance Belge* diz ter recebido communicações, que explicam a questão da annexação de Niza e Saboya á França. Deprehende-se dessas communicações que a França, quando assignou com o Piemonte o tratado de alliança offensiva e defensiva, que precedeu o matrimonio do principe Napoleão, se comprometteu, por uma clausula secreta, a libertar a Italia até ao Adriatico. O rei do Piemonte, em troca d'esse compromisso, e das vantagens resultantes d'elle, prometteu ceder a Saboya á França como uma compensação do equilibrio entre a força offensiva e defensiva dos dois estados. Hoje, não obstante a Austria possuir ainda a provincia veneziana, não sendo a Italia livre até ao Adriatico, o Piemonte está n'uma posição bem mais vantajosa do que antes de começar a guerra; e a França pôde, invocando de boa fé a interpretação do tratado, reclamar a cessão da Saboya. Todavia, regulando-se strictamente pela letra do tratado, o Piemonte pôde conservar a Saboya, a não ser que a França faça um novo esforço para cumprir a sua promessa, libertando a Italia até ao Adriatico. Tal é o estado da questão, segundo diz o jornal belga que citamos.

PIEMONTE

Dizem as correspondencias de Milão, que a união liberal, sociedade que se constituiu em Turim, e que conta no numero dos seus membros 80 ex-deputados e mais de 100 pessoas de distincção, decidiu não apoiar nenhum candidato que não declare expressamente que sustentará a annexação da Italia central.

Em Milão foi adoptada, ha mais de um mez, a mesma resolução em todos os circulos electorais. (El Dia.)

—O conde de Cavour e os seus collegas estão resoltos a combater todas as propostas que tendam a annullar as leis promulgadas pelo ministerio Ratazzi. Em opposição ao espirito de personalidade, que se lhes quiz attribuir, os actuaes ministros accitaram os factos ultimos, e farão com que o parlamento não annulla as ultimas leis, mas só, quando muito, as modifique. (Nord.)

ROMA

«Em Roma, diz uma correspondencia d'esta cidade, cessaram as manifestações em presença da attitudé significativa do exercito francez.
«Um dos motivos que pozeram termo ás demonstrações populares foi uma carta que o conde de Cavour dirigiu aos principaes chefes do movimento, em Roma. N'essa carta o diplomata sardo pede aos romanos que renunciem a uma agitação esteril, que contem com o imperador dos francezes, que é a unica esperança da Italia, e que creiam que se assim procederem não serão esquecidos. A 50 milhas em volta de Roma, diz elle, todos se devem conservar tranquilos, porque n'esse espaço tudo se resentirá das idéas e influencia de Napoleão III. Fora d'esses limites as manifestações podem ter lugar impunemente...»
«O general conde de Goyon dirigiu no dia 23 de janeiro ultimo a seguinte ordem do dia ás tropas do seu commando:
«Hontem teve lugar uma manifestação que nos surpreendeu, e francamente a confessamos; não podemos lançar mão das medidas necessarias para a evitar.
«O general de divisão aproveita esta circumstancia para recordar a todos os seus bons e bravos subordinados, que a sua conducta, tão approvada até hoje, deve continuar a ser o que tem sido sempre.
«A carta dirigida pelo imperador ao summo pontifice, em 31 de dezembro ultimo, e que foi publicada, prova a veneração e a religiosa dedicação que sua magestade Napoleão III professa pelo summo pontifice.
«Essa carta diz-nos pois o que nós devemos ser,

porque o melhor que temos a fazer é imitar o nosso imperador. Deixando a seu cargo os cuidados de uma politica que elle dirige, devemos evitar que se augmentem os seus embaraços e difficuldades.
«Portanto ninguém deve tomar parte directa ou indirecta nas manifestações, qualquer que seja o caracter d'ellas. Todos devem, pelo contrario, reprová-las, evitá-las e reprimi-las vigorosamente, senão necessario, porque onde estiverem tropas francezas a ordem deve ser mantida a todo o custo.
«Deixar-se illudir pelos gritos proferidos é uma fraqueza. Esses gritos são empregados pelos inimigos da ordem, que pretendem illudir-nos.
«Lembremo-nos, pois, de que não se illudem assim soldados francezes, e que aquellos que não se enganam-nos serão punidos.—O general, commandante da divisão, ajudante de campo do imperador.—Conde de Goyon. (La Presse.)

AUSTRIA

Uma correspondencia de Vienna diz que, attendendo á situação cada vez mais inquietadora da provincia veneziana, o imperador, de accordo com as decisões do conselho do gabinete, deu ordem para que se suspenda a execução de todas as medidas que possam ter por fim a redução do effectivo do exercito austriaco nos estados venezianos.
Por outra parte o *Boersen-Halle* afirma que o general Benedek será a pessoa encarregada de todos os assumptos relativos aos exercitos de operações. «Em presença da politica aggressiva do Piemonte, acrescenta o *Boersen-Halle*, na parte relativa á provincia veneziana, será uma felicidade que os exercitos austriacos sejam commandados por esse excellent general.»
O general Benedek é o mesmo general que tão difficilmente se resolveu a retirar-se na acção de Solferino. (La Presse.)

PRUSSIA

As camaras prussianas deverão encontrar, nas suas proximas sessões, innumeradas difficuldades, attenta a opposição systematica feita pela camara alta ás propostas do governo. Affirma-se que os projectos de lei relativos ao matrimonio, ás contribuições, á supressão da usura, á nova demarcação dos circulos electorales, serão rejeitados, e que os trabalhos legislativos só darão em resultado a votação do orçamento e da reforma militar. O governo presta séria attenção a esse estado de cousas, e, segundo se diz, para evitar os inconvenientes que d'elle podem resultar, pensa em modificar a maioria na camara alta pela nomeação de grande numero de pares. (La Patrie.)

INDIA

Dissemos ultimamente que o general Hope Grant fora nomeado commandante em chefe do corpo expedicionario, mandado pelo governo da Gran-Bretanha para a China. Pelas ultimas correspondencias da India consta que o general Hope Grant saiu de Calcuttá, no dia 3 de janeiro, com destino para Hong-Kong, e que o effectivo das tropas que elle vae commandar foi elevado de 10.000 a 22.000 homens. Os jornaes da India publicam a enumeração dos novos regimentos que foram ultimamente designados. (Times.)
—O governo inglez mandou distribuir pelos soldados, que serviram para comprimir a revolta nas Indias orientaes, medalhas muito semelhantes ás da Criméa. Essas medalhas têm de um lado a effigie da rainha Victoria, com a seguinte inscripção: *India*, e o millesimo 1857-1858. A fita é branca e escalete, e pende de uma pequena chapa que tem as palavras: *Central India*. (Illustrated London News.)

CHINA

As ultimas correspondencias da China, que alcançam até 15 de dezembro ultimo, dão noticia de uma nova difficuldade surgida entre a Inglaterra e o governo chinês. O tratado feito entre os Estados Unidos e a corte de Pekin confere aos americanos vantagens mais importantes do que as concedidas ás outras nações. Em consequencia d'isso, o encargo de negocios da Inglaterra reclama, em virtude do tratado assignado em Nankin, no mez de outubro de 1843, por sir Henry Pottinger, as mesmas vantagens para o commercio britannico.
O tratado de Nankin estipula, que a Inglaterra deverá ser sempre tratada como a nação mais favorecida. As autoridades chinesas respondem a esta exigencia, que o tratado de Tien-Sing, feito em 1858, annullou os effectos do tratado de Nankin, e que este ultimo acto é que deve servir de base ás relações entre os dois paizes.
A questão foi já submettida ao governo inglez, que deverá indicar a M. Bruce a maneira por que deve proceder.
No entanto acham-se de todo terminados os preparativos da expedição que deve ser empreendida, conjuntamente com a França, por parte da Inglaterra contra a China. (La Patrie.)

NOTÍCIAS SCIENTIFICAS

OBSERVATORIO METEOROLOGICO

INSTRUMENTOS DE LUZ			
BAROMETRO (PRESSÃO)	THERMOMETRO (TEMPERATURA)	PSYCHROMETRO (HUMIDADE)	ANEMOMETRO (VENTO)
Millímetros	Grãos C.	Por 100	Rumos
9 m.	758,83	6,3	56,6
3 t.	757,10	8,9	41,0

DIA 12.

Maxima—temperatura.....	11,3°	4,0°
Minima.....	4,0°	8,0°
Ozone.....	7,5	8,5
Chuva (udometro).....	0,5 Mil.	2,7
Evaporação (vapormetro).....	2,7	2,7
Altura barométrica corrigida.....		
Altitude do barometro 95,1 metros.		
Temperatura á sombra.....		

NOTÍCIAS COMMERCIAES

ALFANDEGA DO PORTO

Receita da alfandega de 1 a 9 de fevereiro....	40.142\$639
Idem no dia 10.....	6.952\$190
	47.094\$829

MOVIMENTO DOS VINHOS E AGUARDENTES

Fevereiro, 10			
MANIFESTADO PARA DEPÓSITO			
Vinho.....	Piças Alm. Can.		
Aguardente.....	152 10 6		
	28 3 -		
DESPACHADO PARA CONSUMO			
No Porto			
Vinho maduro.....	Piças Alm. Can.		
Dito verde.....	12 3 6		
Aguardente.....	2 7 -		
	5 -		
DESPACHADO PARA EXPORTAÇÃO			
Vinho.....	Piças Alm. Can.		
	84 10 8		

(Comercio do Porto.)

PREÇO MEDIO DOS GENEROS NOS MERCADOS REGULADORES

DISTRICTO DE BRAGA GUIMARÃES

Semana finda em 7 de janeiro	
Trigo, alqueire.....	\$900
Centeio, dito.....	\$540
Milho, dito.....	\$440
Farinha, dito.....	\$470
Feijão, dito.....	\$600
Batata, dito.....	\$300
Azeite, almude.....	\$5800
Vinho, dito.....	\$2100

Semana finda em 14 de janeiro	
Trigo, alqueire.....	\$900
Centeio, dito.....	\$550
Milho, dito.....	\$450
Farinha, dito.....	\$510
Feijão, dito.....	\$600
Batata, dito.....	\$300
Azeite, almude.....	\$5400
Vinho, dito.....	\$2100

Semana finda em 21 de janeiro	
Trigo, alqueire.....	\$900
Centeio, dito.....	\$550
Milho, dito.....	\$450
Farinha, dito.....	\$510
Feijão, dito.....	\$600
Batata, dito.....	\$300
Azeite, almude.....	\$5300
Vinho, dito.....	\$2100

Semana finda em 28 de janeiro	
Trigo, alqueire.....	\$940
Centeio, dito.....	\$540
Milho, dito.....	\$440
Farinha, dito.....	\$470
Feijão, dito.....	\$600
Batata, dito.....	\$300
Azeite, almude.....	\$5800
Vinho, dito.....	\$2100

VILLA NOVA DE FAMALICÃO	
Semana finda em 7 de janeiro	
Milho, raza.....	\$400
Centeio, dita.....	\$470
Feijão, dita.....	\$540
Batata, dita.....	\$300
Azeite, almude.....	\$6000
Vinho, dito.....	\$2300

Semana finda em 14 de janeiro	
Milho, raza.....	\$400
Centeio, dita.....	\$470
Feijão, dita.....	\$540
Batata, dita.....	\$300
Azeite, almude.....	\$6000
Vinho, dito.....	\$2300

Semana finda em 21 de janeiro	
Milho, raza.....	\$400
Centeio, dita.....	\$470
Feijão, dita.....	\$540
Batata, dita.....	\$300
Azeite, almude.....	\$6000
Vinho, dito.....	\$2300

Semana finda em 28 de janeiro	
Milho, raza.....	\$400
Centeio, dita.....	\$470
Feijão, dita.....	\$540
Batata, dita.....	\$300
Azeite, almude.....	\$6000
Vinho, dito.....	\$2300

MOVIMENTO MARITIMO

BARRA DE LISBOA

Dia 13 de Fevereiro de 1860

EMBARCAÇÕES ENTRADAS

Grevinde Knuth, escuna dinamarqueza, capitão O. P. Lylloff, de Grangemouth em 21 dias, com carvão a Torlades; 6 pessoas de tripulação. Entrou e deu fundo hontem ás 6 horas da tarde.
Visconde d'Atthouga, paquete portuguez a vapor, capitão M. G. Xavier, da ilha da Madeira em 71 horas, com vinho e encomendas a P. Olive; 26 pessoas de tripulação, 3 malas, e 24 passageiros. Entrou hontem ás 11 horas da noite.
Tyne, paquete inglez a vapor, capitão J. H. Jalliceo, de Southampton em 4 dias, com fazendas a A. Van Zeller; 116 pessoas de tripulação, 5 malas, e 131 passageiros.
Lusitania, paquete portuguez a vapor, capitão J. X. Contente, do Porto em 14 horas, com fazendas a G. A. Hancock & C.; 31 pessoas de tripulação, 1 mala, e 112 passageiros.
Feliz Destino, hiate portuguez, mestre A. F. do Carmo, do Porto em 2 dias, com encomendas; 8 pessoas de tripulação.
Pere Eternel, brigue francez, capitão M. Lorho, de Bordeaux em 8 dias, com trigo a O. Richini; 3 pessoas de tripulação, e 1 passageiro, que é José Paulino, marítimo portuguez.
Alert, escuna dinamarqueza, capitão C. A. Cgholm, de Korsor em 21 dias, com trigo O. Herold & C.; 8 pessoas de tripulação.
Freia, vapor inglez, capitão J. Miller, dos portos do Algarve em 24 horas, em lastro á companhia União Mercantil; 22 pessoas de tripulação, e 33 passageiros, que são: Antonio de Padua da Costa, tenente general; Manuel Joaquim Gomes, juiz de direito; Manuel Joaquim Maciel, delegado do procurador; Cypriano Gomes da Silva, official de fazenda da armada; Joaquim Ramalho de Macedo Ortigão, doutor em medicina; José Antonio Nogueira, Joaquim Antonio de Almeida Nogueira, Francisco de Almeida Coelho de Bivar, Joaquim Antonio Coelho, proprietarios; Antonio Alvares de Sousa, Manuel de Brito Simões, negociantes; Mamel de Oliveira, Francisco do Carmo, Miguel Machado, José Gomes Bizarro, Antonio Joaquim, João José, José Veigas Tendinha, Domingos Pereira, Francisco Maria Rodrigues, marítimos; Manuel Joaquim Simões, José Maria da Silva, Francisco José da Fonseca, sapateiros; José Alexandre Amedo, Jeronimo de Almeida Coelho Bivar, estudantes; Manuel Joaquim, criado; Francisco Antonio Henriques, sem emprego; 1 praça de pret; D. Anna Amelia Arnedo, Anna da Conceição, Anna Thereza; portuguezes: J. Sicoro, negociante, inglez; S. Carcente, negociante, hebreu.
Comet, brigue prussiano, capitão W. Ruchel, de Bordeaux em 9 dias, com trigo a O. Richini; 9 pessoas de tripulação.
Queen of the Usk, patacho inglez, capitão R. Pitcairn, de New Port em 54 dias e de Queen Tow em 10, com ferro a J. R. Blanco; 7 pessoas de tripulação.

EMBARCAÇÕES SAÍDAS

Ernestina, escuna dinamarqueza, capitão R. Raashanke, para Londres, com cortiça; 8 pessoas de tripulação.
Tyne, paquete inglez a vapor, capitão J. H. Gelliceo, para S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, com fazendas e encomendas; 116 pessoas de tripulação e 150 passageiros.
Bordo do vapor *Infante D. Luiz*, em frente de Belem, em 13 de fevereiro de 1860.—J. J. Cecilia Kol, capitão-tenente, commandante.

BARRA DO DOURO

(Boletim do telegrapho da foz de 12 de fevereiro de 1860)
EMBARCAÇÕES ENTRADAS EM 11
Miranda, cutter de guerra inglez, de Falmouth em 5 dias.
Aurora, vapor inglez, de Londres em 6 dias.
Douro, vapor inglez, de Lisboa em 1 dia.
Heror, escuna ingleza, de Hull por Falmouth em 9 dias.
Riga e Porto, patacho russo, de Riga em 49 dias.
Não saiu embarcação alguma, nem se avista fóra da barra.

O mar está bom.—O vento esteve SO. brando, agora N. regular.

BARRA DE VILLA DO CONDE

No dia 9 não entrou nem saiu embarcação alguma.—O mar está bom.—Vento N.
EMBARCAÇÕES ENTRADAS EM 10
S. João Baptista, hiate portuguez, de Portimão e Setúbal em 15 dias, com figo vinho e outros generos.
Nova União, hiate portuguez, de Aveiro em 3 dias, com sal.

EMBARCAÇÕES SAÍDAS

Sem Segundo, hiate portuguez, para Setúbal, com taboado, feijão e outros generos.
Assumpção, rasca, para a Figueira, em lastro.
Mar bom.—Vento NO.

BARRA DE VIANNA DO CASTELLO

EMBARCAÇÃO ENTRADA EM 11
Bom Jesus e Almas, hiate portuguez, de Lisboa, com varios generos.
Não saiu embarcação alguma.—A barra boa.
Em Espozende na dia 8 saiu o galeão, *Curmen*, para Vigo.
No dia 9 não entrou, nem saiu embarcação alguma.

BARRA DE CAMINHA

EMBARCAÇÃO SAÍDA EM 11
Senhor dos Mariantes, hiate portuguez, para Malaga.
O mar bom.—Vento NNE.

BARRA DA FIGUEIRA

EMBARCAÇÃO ENTRADA EM 11
Assumpção, rasca, de Villa do Conde, em lastro.
Não saiu, nem fóra da barra se avista embarcação alguma.—Mar bom.—Vento NNO. brando.

BARRA DE TAVIRA

No dia 11 não entrou nem saiu embarcação alguma.—Vento N. regular.

BARRA DE FARO

EMBARCAÇÕES ENTRADAS EM 11
Francisco 4.º, bateira, destina-se para Gibraltar, vem em lastro.
Não saiu embarcação alguma.—Mar bom.—Vento N. regular.

BARRA DE VILLA REAL DE SANTO ANTONIO.
EMBARCAÇÃO SAÍDA EM 11
Boa Fortuna, hiate portuguez, para Lisboa, em lastro.

Avista-se fóra da barra um patacho inglez.—O mar está bom.—Vento N. regular.

BARRA DE VILLA NOVA DE PORTIMÃO

No dia 10 não entrou embarcação alguma.
EMBARCAÇÕES SAÍDAS
Nossa Senhora da Conceição, palhabor portuguez, para a ilha de S. Miguel, com pedra de cal.
Francisco 4.º, bateira ingleza, para Gibraltar, em lastro.
Quinze de Junho, patacho hespanhol, para Barcelona.
Providencia, hiate portuguez, para o Porto, com escala por Lagos.
Virgem das Mercês, falucho hespanhol, para Ayamonte, com ovos.
O mar está bom.—Vento NE.
EMBARCAÇÕES SAÍDAS EM 11
Gloria, hiate portuguez, para Lagos.
Virgem das Augustas, falucho hespanhol, para Lagos e Ayamonte, com ovos.
O mar está bom.—Vento N.

BARRA DE LAGOS

No dia 10 não entrou embarcação alguma.
EMBARCAÇÕES SAÍDAS
Santissima Trindade, falucho hespanhol, para Ayamonte, com sardinha.
Senhora das Augustas, falucho hespanhol, para Ayamonte, com sardinha.
Mar bom.—Vento N.
EMBARCAÇÃO ENTRADA EM 11
Providencia, hiate portuguez, de Villa Nova de Portimão, com sardinha e manteiga.
EMBARCAÇÕES SAÍDAS
Virgem das Mercês, falucho hespanhol, para Ayamonte, com sardinha.
S. Caetano, falucho hespanhol, para Ayamonte, com sardinha.
S. Romão, falucho hespanhol, para Ayamonte, com sardinha.
O mar conserva-se bom.—Vento N.

BARRA DE SETUBAL

EMBARCAÇÃO ENTRADA EM 11
União de Alcaer, hiate portuguez, de Lisboa, com encomendas.

EMBARCAÇÕES SAÍDAS

Ave Maria, cahique portuguez, para a Figueira, com sardinha.
S. João Baptista, cahique portuguez, para a Figueira, com sardinha.
Santo Antonio e Almas, cahique portuguez, para a Figueira, com sardinha.
Vasco da Gama, hiate portuguez, para Sines, com cortiça.
Romanito, caixamarim hespanhol, para o Carril, com vinho.
Joven Marianna, escuna hespanhola, para Barcelona, com pescaria.
S. Francisco, escuna hespanhola, para Barcelona, com pescaria.
Direcção geral dos telegraphos do reino, em 12 de fevereiro de 1860.—O director geral, J. B. da Silva.

FUNDOS ESTRANGEIROS

(Boletim telegraphico)

Bolsa de Madrid, 13 de fevereiro—3% consolidados a 44,25 e 44,30—3 dito differido 34,25 e 34,30.
Bolsa de Paris, 13 de fevereiro—3% francez a 67,70—4 1/2 dito a 97,40.
Bolsa de Londres, 13 de fevereiro—Consolidados de 94 5/8 a 94 3/4.

AVISOS

CENTRO PROMOTOR DOS MELHORAMENTOS DAS CLASSES LABORIOSAS

É convocada a assembléa geral para quinta feira 16 do corrente, pelas oito horas da noite. Ordem do dia: 1.º, primeiras leituras; 2.º, segundas leituras; 3.º, questão da federação.—O secretario, J. A. Dias.

PUBLICAÇÕES LITTERARIAS

REVISTA CONTEMPORANEA

DE PORTUGAL E BRAZIL

Publicou-se o n.º 10 d'este jornal, contendo os seguintes artigos:
José da Silva Mendes Leal Junior, por A. da Silva Tulio.
Antonio Feliciano de Castilho, (continuação) por José Maria Latino Coelho.

Quarto casamento, romance, por Camillo Castello Branco.

A guerra de Marrocos, por J. da S. Mendes Leal Junior.

Lelia, poesia, por Bulhão Pato.

Chronica, por Ernesto Biester.

Vem adornado de duas gravuras, sendo uma o retrato de J. da Silva Mendes Leal, por J. P. de Sousa; e a outra a copia de um quadro do sr. Annuniação, executada pelo mesmo sr.

CONDIÇÕES DA ASSIGNATURA

NA CAPITAL	NAS PROVINCIAS
Por anno..... 2\$000	Por anno..... 2\$250
Semestre..... 1\$100	Semestre..... 1\$200
Avulso..... 300	

Recebem-se assignaturas nas lojas dos srs. Silva Junior, ao Rocio; Ferreira & Neunze, na rua das Portas de Santa Catharina; G. Fontana & C.; rua das Portas de Santa Catharina, ao Chiado, n.º 106; Rodrigues e Cunha, loja de commissões,