

PREÇOS  
ASSIGNATURAS  
SEM ESTAMPILLA  
Por um anno ..... 10\$000  
Por seis mezes ..... 5\$600  
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.  
Annunciam-se todas as publicações litterarias, de que se receberam dois exemplares.

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

## PARTE OFFICIAL

### MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA GUERRA

2.ª DIRECÇÃO — 2.ª REPARTIÇÃO

Em conformidade da carta de lei de 24 de agosto de 1848 se annuncia haver requerido por este ministerio D. Francisca Lucia Soares o abono dos vencimentos em divida a seu finado marido, José Antonio Soares, que era tenente do regimento de infantaria n.º 15; a fim de que, se houver quem se julgue com direito aos referidos vencimentos, o venha deduzir dentro do prazo de 60 dias, contados da publicação do presente annuncio, findo o qual será resolvida a mencionada pertença.

Em 11 de fevereiro de 1860.—O director, José de Pina Freire da Fonseca.

### MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

DIRECÇÃO GERAL DAS OBRAS PUBLICAS E MINAS

Repartição de minas

2.ª Secção

Determinando o artigo 13.º da lei de 31 de dezembro de 1852 que os reconhecimentos das minas sejam feitos á custa dos requerentes; e sendo conveniente regular a maneira por que se deve effectuar a disposição do citado artigo 13.º da referida lei em quanto se não promulgar um novo regulamento sobre minas: ha por bem Sua Magestade El-Rei ordenar que todo e qualquer particular ou companhia, que requer o reconhecimento de uma mina, depois de ter satisfeito a todos os preceitos, para esse fim exigidos na respectiva lei e regulamento, deposite na thesauraria do ministerio das obras publicas, commercio e industria a quantia de 100\$000 réis, de que cobrará recibo, o qual apresentará na repartição competente, a fim de serem expedidas as ordens para o mesmo reconhecimento.

O que para os devidos effectos se comunica ao director geral das obras publicas e minas.

Paço, em 6 de fevereiro de 1860.—Antonio de Serpa Pimentel.—Para o director geral das obras publicas e minas.

Repartição de obras publicas

RECTIFICACAO

Na *Diario de Lisboa* n.º 35, de 13 de fevereiro de 1860, pagina 137, no mappa indicando o numero medio de operarios empregados diariamente nas estradas, relativo ao mez de outubro de 1859, no districto de Braga, estrada de Braga por Guimarães e Cavez, aonde está—41 operarios—deve ler-se—31 operarios—

### SECÇÃO DO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DO CONSELHO DE ESTADO

José Gabriel Holbeche, do conselho de Sua Magestade, moço fidalgo com exercicio na sua real casa, bacharel formado em direito pela universidade de Coimbra, e secretario geral do conselho d'estado administrativo, etc.

Certifico que o ex.ºmº conselheiro visconde d'Algés, servindo de presidente da secção do contencioso administrativo do conselho d'estado, leu, em audiencia publica de 18 do corrente mez, na conformidade do disposto no artigo 86.º do regulamento do tribunal, a copia do decreto de 26 de dezembro do anno proximo passado do teor seguinte:

Tomando em consideração a consulta do conselho d'estado pela secção do contencioso administrativo, para que foi ouvido o ministerio publico, sobre os recursos de recrutamento do corrente anno, abaixo relacionados:

Hei por bem, em vista da disposição do artigo 35.º da lei de 27 de julho de 1855, annullar os accordos recorridos dos respectivos conselhos de districto, por terem conhecido indevidamente das reclamações interpostas das decições das camaras municipais, quando para isso não tinham competencia.

Recurso n.º 49, recorrente Manuel Marinho, por seu filho João Marinho, da freguezia de Ferreira, concelho da Figueira da Foz, districto de Coimbra.

Recurso n.º 144, recorrente José, filho de Manuel João Gago, da freguezia de Requeixo, concelho e districto de Aveiro.

Recurso n.º 146, recorrente Anna Maria Esteves, por seu filho Manuel José Gonçalves, da freguezia de Tangil, concelho de Monção, districto de Viana do Castelo.

Recurso n.º 148, recorrente José Ferreira Boleirique, por seu filho Francisco Ferreira, da freguezia de S. Matheus, concelho e districto de Angra do Heroísmo.

O ministro e secretario d'estado dos negocios do reino assim o tenha entendido e faça executar. Paço das Necessidades, em 26 de dezembro de 1859.—REI.—Antonio Maria de Fontes Pereira de Mello.

Está conforme.—Antonio de Roberedo.

Para constar, e para os fins designados no artigo 40.º da lei de 27 de julho de 1855, se passou a presente, que conferei com o chefe da respectiva repartição. Secretaria do conselho d'estado, em 23 de janeiro de 1860.—José Gabriel Holbeche, secretario geral.

Conferida.—O chefe da repartição do contencioso, João Antonio Ferreira de Passos.

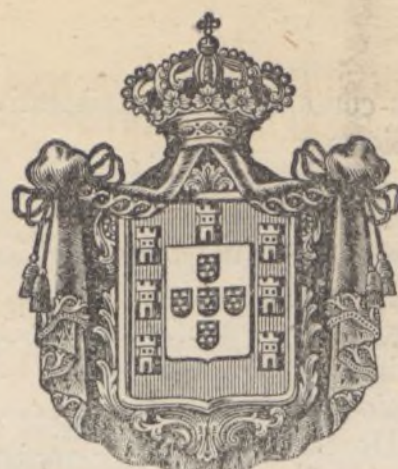
Rectificação.—No *Diario de Lisboa* n.º 35, de 13 de fevereiro corrente, pag. 138, col. 2.ª, lin. 32, do decreto relativo ao recurso n.º 875, aonde se lê—aprovar—deve ler-se—provar—lin. 36, aonde se lê—dementida—deve ler-se—desmentida—

### TRIBUNAL DE CONTAS

No processo de julgamento da conta da responsabilidade de Manuel Joaquim dos Santos, como recebedor da freguezia do Sacramento, desde 31 de outubro de 1852 até 30 de junho de 1854, se preferiu no tribunal de contas o accordo do teor seguinte:

Accordam os do conselho na 1.ª secção do tribunal de contas: visto o estado de ajustamento da conta fl. 2 da gerencia de Manuel Joaquim dos Santos, como recebedor da freguezia do Sacramento des-

Anno 1860—Numero 37



Quarta-feira 15 de Fevereiro

# DIARIO DE LISBOA

FOLHA OFFICIAL DO GOVERNO PORTUGUEZ

PREÇOS  
ASSIGNATURAS  
COM ESTAMPILLA  
Por um anno ..... 12\$000  
Por seis mezes ..... 6\$600  
Por tres mezes ..... 3\$600  
Communicados e correspondencias, por linha ..... \$060

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

de 31 de outubro de 1852 até 30 de junho de 1854; visto o relatório da repartição competente a fl. 57; mostra-se que o debito e o credito d'este responsavel importam n'uma igual quantia de 41:894\$558 réis, que o debito procede de 21:094\$357 réis importância dos documentos de cobrança recebidos por transição do seu antecessor; de 19:395\$421 réis importância dos documentos de cobrança recebidos durante o periodo da sua gerencia; e de 1:404\$780 réis do imposto para a amortização das notas do banco de Lisboa; e que o credito se compõe de réis 18:446\$865 réis importância das entregas realizadas nas caixas centrais do ministerio da fazenda; de 444\$462 réis das annullações de receita virtual; e de 23:003\$231 réis do saldo que passou por balanço para a conta do seguinte anno economico de 1854 a 1855 da nova gerencia do responsavel, como recebedor da 3.ª secção do bairro Alto. Pelo que, e pelo mais que do processo consta, tendo-se cumprido todas as solemnidades legais, julga a conta de fl. 2 bom e devidamente ajustada, e o responsavel Manuel Joaquim dos Santos quite para com a fazenda publica pela sua gerencia como recebedor da freguezia do Sacramento desde 31 de outubro de 1852 até 30 de junho de 1854.

Primeira secção do tribunal de contas, 24 de janeiro de 1860.—Sampaio, relator—Lobo—Paiva Pereira—Correia Caldeira.—Fui presente Blanc.

Está conforme.—Secretaria do tribunal de Contas, 7 de fevereiro de 1860.—Caetano Francisco Pereira Garcez.

### CASA DA MOEDA

A administração geral da casa da moeda e papel sellado precisa comprar, a prompto pagamento, 6:000 arrateis de cobre usado, limpo inteiramente de quaisquer materias estranhas: as pessoas que pertenderem fazer este fornecimento deverão dirigir á mesma administração as suas propostas em carta fechada até á uma hora da tarde do dia 16 do corrente mez de fevereiro, em que serão publicamente abertas para se resolver o que for conveniente.

### ADMINISTRAÇÃO CENTRAL DO CORREIO DO PORTO

Mappa do movimento geral das correspondencias entradas na administração central do correio do Porto, no mez de janeiro de 1860

DESIGNAÇÃO DAS CORRESPONDENCIAS	SELLADAS		NÃO SELLADAS		REGISTADAS	
	CARTAS	JORNAL E IMPRESSOS	CARTAS	JORNAL E IMPRESSOS	DE OFFICIO	PARTICULARES
PARA SEREM DISTRIBUIDAS NO CIRCULO POSTAL DO PORTO						
De posta interna.....	816	2:109	18	—	—	—
Do reino e ilhas.....	47:205	10:902	676	490	2:771	151
De Hespanha.....	—	—	2:033	1:081	—	—
D'alem dos Pyreneos.....	—	—	862	1:079	—	—
Das provincias ultramarinas.....	6	—	121	7	—	—
De portos estrangeiros, por navios.....	—	—	1:084	26	—	—
De Inglaterra, pelos paquetes.....	—	—	1:160	1:273	—	—
Do Mediterraneo, pelos paquetes.....	—	—	5	13	—	—
Dos portos do Brazil e outros, pelos paquetes transatlanticos.....	—	—	5:464	304	—	—
PARA SEREM REMETIDAS PARA TERRAS DO REINO E ILHAS, ULTRAMAR E PAIZES ESTRANGEIROS						
Para terras do reino e ilhas.....	97:435	116:523	3:414	3:283	2:615	136
Para Hespanha.....	—	—	7:160	707	—	—
Para alem dos Pyreneos.....	1:016	349	8	—	—	—
Para as provincias ultramarinas.....	—	—	—	—	—	—
Para o Brazil, por navios.....	815	60	130	376	—	—
Para os portos do Brazil e outros, pelos paquetes transatlanticos.....	3:889	209	—	—	—	—
Para Inglaterra, pelos paquetes.....	53	—	677	74	—	—
Para ditos, por vapores.....	1	—	252	2	—	—
Para o Mediterraneo e Indias, pelos paquetes.....	—	—	—	—	—	—
	151:216	130:152	23:068	8:715	5:386	287
No mez de janeiro de 1859 o movimento da correspondencia foi de.....	126:583	95:435	82:609	8:528	5:077	282

Segundo dispõe o novo regulamento postal, as 15 cartas de posta interna, não selladas, existem na administração central, e não se mandam entregar por não se acharem franquadas com o selo de 25 réis. Pelo mesmo motivo de falta de selo existem por expedir as 8 cartas para alem dos Pyreneos.

Nas correspondencias para terras do reino e ilhas, ultramar e paizes estrangeiros, são comprehendidas as do Porto, e as que de diversas terras vieram a esta administração para serem por aqui expedidas.

Administração central do correio do Porto, em 1 de fevereiro de 1860.—O administrador, Manuel Joaquim Lobo.

### CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DE MARINHA

O conselho de administração de marinha ha de contratar em hasta publica no dia 17 do corrente, pelo meio dia, na sala das suas sessões, o fornecimento de azeite de oliveira, pelo tempo que se convencionar, para consumo da armada.

No dia 18 do corrente, pelo meio dia, se ha de contratar em hasta publica, na sala das sessões do conselho de administração de marinha, o fornecimento dos artigos de drogaria que forem necessários, pelo tempo que se convencionar, para consumo do arsenal.

Sala das sessões do conselho de administração de marinha, 11 de fevereiro de 1860.—Antonio Joaquim de Castro Gonçalves, secretario.

## PARTE NÃO OFFICIAL

### CORTES

#### CAMARA DOS SENHORES DEPUTADOS

SESSÃO DE 14 DE FEVEREIRO

PRESIDENCIA DO EX.º SR. BARTHOLOMEU DOS MARTYRES

Pouco depois do meio dia verifica-se, pela chamada, estarem presentes 75 srs. deputados.

O sr. Presidente:—declara aberta a sessão.

Acta da 1.ª parte da sessão de sabbado approvada.

Acta da sessão de hontem approvada.

O sr. Presidente:—declara que a grande deputação encarregada de participar a Sua Magestade a constituição d'esta camara, e de apresentar a lista quintupla para a escolha dos supplentes á presidencia da camara, acaba de cumprir a sua missão, sendo recebida por Sua Magestade com o acolhimento proprio do seu bondoso coração.

Estando nos corredores alguns srs. deputados, que ainda não prestaram juramento, vão ser introduzidos na sala para esse fim.

O sr. Nogueira Soares (sobre a ordem):—manda para a mesa o parecer da commissão de poderes sobre o diploma do sr. deputado Francisco de Almeida Coelho Bivar; e pede que seja já discentado para ser introduzido na sala com os outros senhores, que tem a prestar juramento.

É logo approvado, e proclamado deputado o sr. Bivar: e em seguida são introduzidos na sala, e prestam juramento os srs. Bivar, Palma, e Gonçalves de Freitas.

#### CORRESPONDENCIA

1.º Um officio do presidente da junta do credito publico, acompanhando o autographo do relatório contas da sua gerencia no anno economico de 1858-1859, e ao exercicio de 1857-1858; e 160 exemplares impressos para serem distribuidos pelos srs. deputados.—A commissão de fazenda; mandando-se distribuir os exemplares.

2.º Do cirurgião em chefe do exercito, acompanhando 110 exemplares do mappa da gerencia da repartição de saude do exercito, respectivo ao anno de 1858-1859.—Mandaram-se distribuir.

Dá-se expediente pela mesa ás seguintes notas de interpellação:

1.ª Desejo interpellar a s. ex.ª o sr. ministro dos

negocios da marinha e ultramar, acerca das providencias tomadas pelo governo relativas ás queixas de varios padres e habitantes da ilha do Principe contra o vigario da vara d'aquella ilha, e contra os governadores das duas ilhas de S. Thomé e Príncipe, os quaes a pretexto de serviço publico abusivamente deportaram alguns padres para a ilha de S. Thomé e para Ajuda; acrescentando em relação ao padre Claudio Furtado de Lencastre que foi mandado para Ajuda, que este se achava pronunciado e á disposição do poder judicial.

Igualmente desejo interpellar a s. ex.ª o sr. ministro dos negocios da marinha e ultramar, acerca dos conflictos e protestos que houve na junta da fazenda da provincia de S. Thomé, entre o governador e o delegado do procurador regio. E desejo saber como é que o governo resolveu esses conflictos.

Requerimento.—Para melhor poder fundamentar a interpellação que acabo de annunciar, requiero que o governo, não havendo inconveniente, envie a esta camara as copias da correspondencia recebida, relativa ao conflicto havido entre o governador e o delegado do procurador regio de S. Thomé.

Interpellação.—Desejo interpellar a s. ex.ª o sr. ministro dos negocios da marinha e ultramar, acerca das medidas que o governo tem adoptado para tornar effectiva, a favor da fazenda publica, a cobrança das multas impostas pelos diferentes juizes de 1.ª e 2.ª instancia, em relação á qual existe bastante delexão, como fiz ver á camara transacta nas sessões de 11 e 12 de novembro ultimo, quando fallei a respeito da provincia de S. Thomé.

Sala das sessões, 13 de fevereiro de 1860.—Bernardo Francisco de Albranches, deputado pela ilha de S. Thomé.

2.ª Desejo interpellar a s. ex.ª o sr. ministro dos negocios da marinha e ultramar, acerca dos motivos porque o governador da provincia de S. Thomé reteve por algum tempo na ilha de S. Thomé o patacho americano W. Groton; enviando depois a Loanda preso para ser entregue ao respectivo consul, o cidadão Ross Postell, quando este depois de julgado pelo poder judicial foi por elle mandado pôr em liberdade. E desejo saber quaes as medidas que o governo tomou sobre taes occorrencias.

Requerimento.—Para melhor poder fundamentar a interpellação que desejo fazer a s. ex.ª o sr. ministro dos negocios da marinha e ultramar, acerca das occorrencias havidas em S. Thomé, relativas ao patacho americano W. Groton, e sobrecarga do mesmo, requiero que o governo, não havendo inconveniente, envie com urgencia a esta camara as copias da correspondencia e documentos recebidos de S. Thomé a tal respeito, e bem assim a copia do parecer dado pelo auditor da marinha acerca d'este objecto.

Sala das sessões, 13 de fevereiro de 1860.—Bernardo Francisco de Albranches, deputado pela ilha de S. Thomé.

3.ª Desejo interpellar o sr. ministro da fazenda sobre o tratado ha pouco celebrado entre a Gram Bretanha e a França.—Luiz Vicente d'Affonseca

4.ª Desejo interpellar o sr. ministro dos negocios estrangeiros acerca de uma pendencia da santa casa da misericórdia de Elvas, que corre pela legação de Sua Magestade Felisissima, em Madrid; pedindo a s. ex.ª queira dar-nos alguns esclarecimentos

relativos ao estado em que se acha aquelle negocio, se n'isso não houver inconveniente para o bom resultado d'elle.—Luiz Mendes de Vasconcellos.

São enviadas aos respectivos srs. ministros. Dá-se destino pela mesa ás propostas apresentadas hontem pelo sr. ministro das obras publicas, do modo seguinte:

Contrato para a construção das estradas do reino, e respectiva proposta de lei.—A commissão de obras publicas e fazenda.

Contrato do caminho de ferro das Vendas Novas a Évora e Beja, e respectiva proposta de lei.—A mesmas commissões.

Proposta de lei, confirmando, na parte que depende de sancção legislativa, as disposições do decreto de 5 de outubro de 1859, que reformou o ministerio das obras publicas, commercio e industria.—A commissão de obras publicas.

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.—A commissão de obras publicas.

Proposta de lei, autorizando o governo a conceder ás empresas nacionais de navegação a vapor certas vantagens, alem das que lhes são concedidas pela carta de lei de 25 de julho de 1856.—A commissão de fazenda e obras publicas.

Proposta de lei, autorizando o governo a permitir a livre entrada de cereaes até 30 de junho do corrente anno.—A commissão de agricultura.

Contrato do caminho de ferro de Lisboa ao Porto e á fronteira de Hespanha, e respectiva proposta de lei.—A commissão de fazenda e obras publicas.

O sr. Henriques Secco:—pede a palavra primeiramente para mandar para a mesa tres propostas de renovação de iniciativa, a saber: do projecto de lei que concede á camara municipal de Monte-mór, o castello da villa; do projecto de lei para a desvinculação de certos bens; e do projecto de lei para o aforamento e aproveitamento dos terrenos baldios e outros.

O primeiro projecto pôde ser já expedido, visto pertencer á commissão de fazenda, que hontem foi eleito; não assim o segundo e terceiro, que o serão quando a camara preencher as commissões que faltam, e tenha também nomeado a de foraes, a que já estiveram affectos.

Em seguida usa da palavra para solicitar de novo os esclarecimentos que já pediu sobre inscripções vinculadas, e a que o sr. ministro da fazenda ainda não satisfaz.

Da mesma modo solicita outra vez os esclarecimentos já pedidos em novembro, sobre quaes foram os motivos e fundamentos por que o sr. ministro das obras publicas foi levado a adoptar na portaria de 9 do referido mez, a directriz da margem esquerda do Mondego, para a estrada chamada da Beira, entre Coimbra e a foz do rio Ceira; por quanto sendo reconhecida por todos a inconveniencia de tal directriz, e quanto ella affecta os interesses d'essa directriz, e de toda a provincia, é mister pôr cada qual os meios ao seu alcance para obstar a que se faça a estrada pelo ponto indicado, desviando-a aliás para a margem direita, atravessando o rio Mondego, por uma ponte no sitio da Portella.

Sobre este objecto sabe que a camara municipal de Coimbra, que não é suspeita a s. ex.ª o sr. ministro das obras publicas, representou já, e tambem ultimamente a camara municipal da Louzã, cuja petição elle (orador) fez hoje mesmo depositar na secretaria das obras publicas.

A vista de tudo isto, tem a esperanca de que o sr. ministro das obras publicas, ponderando melhor a materia, revogará a portaria alludida para a substituir por um melhor accordo.

Aproveita ainda a occasião para pedir ao sr. ministro que, visto tratar-se agora, segundo lhe consta, do traçado da estrada de Coimbra para a Figueira da Foz, seja preferido o da margem direita do Mondego, ou dos montes do norte, porque, por muitas razões é elle o unico adoptavel.

Chama tambem a attenção de s. ex.ª para a necessidade de mandar construir a estrada publica entre o porto de Lavos e a Marinha Pequena ou Outeiro, que será proximo da extensão de tres quartos de legua, porquanto, essa estrada que prolongando-se vem dar ao Barracão, pouco alem de Leiria, é da maxima conveniencia para os povos comarcãos da Figueira e de todos os dos arrabaldes maritimos, que ella costeia.

Ainda que não está presente o sr. ministro da fazenda, sempre lembrará aos srs. ministros presentes, a necessidade de se crear nas duas freguezias de Lavos e Paão uma recebedoria do concelho, filial da da Figueira, para facilitar aquelles povos o pagamento de suas contribuições, pois que o fisco não deve aggravar os encargos tributarios pondo embaraços á sua cobrança.

Sobre este e os demais objectos instará ainda tantas vezes quantas o julgar necessario.

As propostas ficaram para ter amanhã o devido andamento.

O sr. Ministro das obras publicas (Antonio de Serpa Pimentel):—não está certo na parte respectiva á directriz a que se refere o ilustre deputado, e por isso não pôde desde já dar todas as informações; mas como s. ex.ª fez um requerimento pedindo os esclarecimentos, elles virão e então dará as explicações que julgar necessarias; pôde porém desde já dizer ao ilustre deputado, que qualquer que tenha sido a approvação que o governo tenha dado ao traçado de algumas estradas, não houve outro motivo que não fosse as informações das pessoas technicas.

Quanto á directriz adoptada para a estrada da Beira pela margem esquerda do Mondego, ella foi examinada por muitos engenheiros, e pelo concelho das obras publicas, e só á vista d'estas informações é que o governo resolveu: n'estas questões de traçados e de directrizes o governo não resolve se não á vista das informações competentes.

Quanto á directriz da estrada da Figueira, agradece ao ilustre deputado a indicação que dá ao governo, e eom quanto tenha muito peso, permita-lhe o ilustre deputado que primeiro reciba as informações das pessoas technicas, e depois resolverá como for de justiça.

O sr. Visconde de Pindella:—toma a palavra para

pedir que sejam remetidos da secretaria d'esta camara á ilustre commissão de fazenda, os papeis relativos a uma representação que na legislatura passada aqui foi apresentada, pelo seu ilustre amigo o sr. barão da Torre, na qual a commissão promotora da fundação de um asylo de infancia de ambos os sexos, na cidade de Guimarães, pede um edificio nacional. Este edificio acha-se em ruina e pouco valor tem, mas muito para a commissão que não acha local mais apropriado para a formação d'aquelle asylo.

Não encarece a justiça e santidade d'aquelle pedido, visto que elle por si só se recommenda, mas dará todos os esclarecimentos á commissão de fazenda, á qual pede toda a brevidade n'este importantissimo assumpto.

Nada mais por agora dirá a favor de tão humanitario pedido, notando só com bem magoa, que será este o primeiro estabelecimento que Guimarães terá de tal ordem, e por isso muito mais urgente e de necessidade se torna a concessão pedida.

E se este negocio precisa de mais alguma recommendação, basta dizer, que o asylo se intitula—Santa Estephania, amor de Deus e do proximo.—

A camara vê perfeitamente ao que allude, e qual é a importancia d'esta recommendação.

O sr. Alves Martins:—manda para a mesa uma proposta renovando a iniciativa de um projecto de lei, e a seguinte nota de interpellação:

«Requiere que se faça avisar ao sr. ministro do reino, de que tenho de interpellar a s. ex.ª sobre o processo de habilitação das fabricas de destillação.»

—Alves Martins.

É mandada communicar ao sr. ministro respectivo.

O sr. Mello Soares:—manda para a mesa o diploma do sr. deputado eleito pelo circulo de Mangualde, o qual o encarregou de participar á camara que não tem podido comparecer, o que contudo fará brevemente.

Pede que o diploma vá á commissão de poderes, por isso que suppõe que o ilustre deputado chegará em breves dias.

É mandado á commissão.

O sr. Mousinho de Albuquerque:—manda para a mesa uma nota de interpellação ao sr. ministro das obras publicas, acerca do estado em que se acham os trabalhos das obras de S. Martinho, e não deseja que o sr. ministro responda agora, porque s. ex.ª precisa examinar este negocio para poder responder com perfeito conhecimento de causa.

O outro ponto para que pedira a palavra dirige-se ao governo em geral.

Causa horror ver passar por essas ruas de Lisboa algumas victimas desgraçadas da maneira arbitrária porque se procedeu ao recrutamento: os administradores do concelho, na sua localidade, por exemplo, prenderam a cordel para o recrutamento, e o ministerio não pôde ser fiscal do que faz cada administrador do concelho.

Toda a gente sabe que ha prasas fataes para os homens que queiram recorrer do recrutamento mal feito; alguns d'esses requerimentos vieram para Lisboa, e elle (orador) exauriu todos os meios imaginaveis para que esses requerimentos tivessem andamento; cre porém que alguns d'elles até se perderam, o que o leva a pedir aos srs. ministros que recommendem aos seus empregados mais assiduidade n'este assumpto.

Ha homens isentos pela lei a quem se prendeu para soldado, estando as pobres mulheres em Lisboa fazendo despesas e andando a pedir a uns e a outros para ver se é possível solta-las.

Elle (orador) tem presenciado este espectáculo miseravel, e espera que o governo tome isto em consideração, e que tal escandalo cesse.

Não é deputado da opposição, e é até um dos deputados mais ministeriaes que se acham na camara; mas isso não o leva a ponto de protrahir os deveres que tem como cidadão e como homem (apoiados).

A nota de interpellação apresentada pelo sr. Mousinho é a seguinte:

«Desejamos que s. ex.ª o sr. ministro das obras publicas nos informe:

1.º Sobre o estado em que estão os estudos sobre o melhoramento da barra de S. Martinho do Porto.

2.º Sobre a necessidade de dar começo á dragagem no mesmo porto.

3.º Sobre a necessidade de construir o ramal que deve ligar S. Martinho com a estrada real de Lisboa ao Porto, passando pelo ponto de Alfeizeiro.

—Hernegildo Augusto



É declarada urgente e admittida á discussão.  
O sr. Mello Soares:—sendo certo, que sem regimento não podem os trabalhos da camara ter bom andamento, o que parece de pouca monta e não é, entende que deve haver um regimento a seguir-se.

O que ha a fazer, em virtude de uma resolução da camara de 1858, é remetter-se a proposta do sr. Pequeto a uma comissão, para ella dar o seu parecer sobre qual dos regimentos deve vigorar, continuando entretanto em vigor o de 1826, com as disposições addicionaes que d'elle fazem parte.

O sr. Barros e Sá:—manda para a mesa a seguinte proposta:

«Propoño que se nomeie pela mesa uma comissão, a qual, em vista dos regimentos que existem, proponha, com urgencia, as modificações que julgar convenientes.»—Barros e Sá.

É admittida, e fica também em discussão.  
O sr. Pequeto:—não pôde concordar com esta proposta, por que, de certo modo, prejudica a sua, e dá por finda uma questão, que ainda agora se sujeita; devendo, primeiro que tudo, determinar-se qual o regimento a adoptar.

Neste sentido concorda com o enunciação do sr. Mello Soares, de que se nomeie uma comissão que examine os diferentes regimentos, e indique qual o que prefere para a direcção dos trabalhos parlamentares; mas não pôde querer que se nomeie uma comissão e que ella faça as modificações que entender.

O sr. José Estevão:—entende que o primeiro inconveniente que ha na adopção da opinião do sr. Mello Soares, ou na approvação da proposta do sr. Barros e Sá, é a demora que a comissão, a quem este negocio for cometido, tem de ter, em escolher dos tres regimentos um, ou escolher e modificarlo, porque, por mais zelo que essa comissão haja de empregar, deve gastar algum tempo na sua decisão; e por pouco que não ha de no entretanto a camara estar sem poder discutir por falta de regimento.

Entretanto vota pela comissão, e pede que não se continue neste debate, porque ou qualquer dos regimentos serve, ou nenhum presta.

O sr. Nogueira Soares:—julga inutil a proposta do sr. Pequeto, porquanto não faltam regimentos; e sendo o systema parlamentar o mesmo que o da camara passada devem vigorar as mesmas disposições, uma vez que não haja alguma decisão que as revogue.

Parece-lhe que sem inconveniente podem ir os regimentos existentes, e todas as resoluções que ha a respeito da direcção dos trabalhos da camara, a uma comissão especial para se lhes fazerem modificações, emendas e alterações; mas por em quanto não pôde deixar de votar contra a proposta do sr. Pequeto, porque estão ainda de pé os direitos até aqui em vigor.

O sr. Mello Soares:—para acabar com as questões a este respeito, manda para a mesa a seguinte proposta:

«Propoño que, vigorando por em quanto o regimento de 1826 com as suas disposições addicionaes, como esteve até agora em vigor desde 1858, a proposta do sr. Pequeto vá a uma comissão que dê o seu parecer sobre qual dos tres regimentos deve de futuro observar-se.»—Mello Soares.

É admittida; e, sendo approvada, ficam prejudicadas as propostas dos srs. Pequeto e Barros e Sá.

O sr. Presidente:—convida o sr. vice-presidente, D. Rodrigo José de Menezes, a occupar a cadeira da presidencia.

O sr. ministro das obras publicas (Antonio de Serpa):—manda para a mesa a seguinte proposta, de que pede a urgencia:

«Estando o governo autorisado pelo artigo 3.º do acto addicional para pedir ás camaras que, em caso de urgente necessidade, permitam aos seus membros que accumulem o exercicio do serviço publico com as funções legislativas, se assim o quizerem, são nesta conformidade requisitados á camara dos srs. deputados, por se dar effectivamente o caso indicado, os seguintes srs.:

Plácido Antonio da Cunha e Abreu, e Hermenegildo Gomes da Palma, membros do conselho de obras publicas.

Joaquim Thomaz Lobo d'Avila, secretario do mesmo conselho.

Rodrigo de Moraes Soares, chefe da repartição de agricultura, no ministerio das obras publicas, commercio e industria.

Carlos Cyrillo Machado, em commissão no mesmo ministerio.

Carlos Bento da Silva, vice-presidente da commissão de estatística.

Fernando Luiz Mousinho de Albuquerque, inspector dos pesos e medidas no districto de Leiria.

Filipe Folque, director da commissão geodesica.

Belchior José Garcez, membro do conselho de obras publicas.

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, 14 de fevereiro de 1860.—Antonio de Serpa Pimentel.

O sr. Bartholomeu dos Martyres:—tendo desido da cadeira da presidencia, faz fazer uma declaração que julga propria de quem gosta da franqueza e da verdade.

Como hontem o pedido do sr. ministro da justiça, com referencia á accumulção das funções que exerce na camara com as do seu emprego na secretaria da justiça, despertou em alguns srs. deputados o desejo de fazerem reflexões, que tem por muito judiciosas, sobre a impossibilidade da accumulção, fez a declaração que todos tinham ouvido. Mas não tendo occorrido então ao sr. ministro, que elle (orador) exerce lá fora uma commissão que nada tem com o governo e que pôde reclamar a sua presença, declara, como membro da junta geral da bulla da cruzada, que o serviço desta corporação não obriga a coisa alguma que impeça o exacto cumprimento dos deveres do seu cargo de presidente da camara, e por isso não tem duvida de continuar a funcionar na junta da bulla; salvo se os escrúpulos da camara forem de tal ordem, que se julgue que não pôde dar-se esta accumulção. Não devo pois causar admiração o ver-se o seu nome em consultas d'aquella corporação.

Quiz que a camara ficasse inteirada d'este facto, para que do futuro não haja algum incidente a tal respeito (apoiados—muito bem).

Em seguida occupou de novo a presidencia.

Lê-se na mesa a proposta do sr. ministro das obras publicas.

É admittida e entra em discussão.

O sr. Silva Calral:—é preciso distinguir os empregos que são de Lisboa e os que são de fora de Lisboa, porque lhe parece que na proposta se faz referencia a empregados de fora de Lisboa, e o acto addicional é muito expresso permitindo estas concessões só a respeito d'aquelles que exercem empregos em Lisboa. Não se entre portanto desde já a marchar ás escuras n'este negocio.

O sr. Ministro das obras publicas (Antonio de Serpa):—na proposta do que se trata vem por engano o nome do sr. Mousinho de Albuquerque, que com quanto por varias occasões tenha feito serviço em Leiria não o costuma fazer quando deputado; e por isso retira-o.

O sr. Cyrillo Machado esteve em serviço, e ainda que acabou essa commissão não houve até hoje um acto official que o exonerasse; mas em todo o caso tem uma commissão em Lisboa, e está exercendo essa commissão.

O sr. Presidente:—tendo a camara ouvido a declaração do sr. ministro, continua a discussão da proposta na parte que respeita aos outros senhores com exclusão da que se refere ao sr. Mousinho.

O sr. Mousinho de Albuquerque:—uma vez que o sr. ministro retirou o seu nome, nada tem que dizer, senão que já na legislatura passada não foi comprehendido em proposta identica.

O sr. Alves Martins:—lembra que o nome do sr. Filipe Folque foi incluido na lista por inadvertencia do sr. ministro, uma vez que este cavalheiro ainda não compareceu na camara, e pelo contrario lhe offeiu a pedir-lhe que resolvesse, se havia ou não incompatibilidade entre o lugar de deputado e o de mestre de mathematica, que foi de Sua Magestade El-Rei, e é ainda de Suas Altezas; por isso requer que seja excluido da lista o sr. Filipe Folque até que se resolva aquelle respeito.

O sr. Ministro das obras publicas (Antonio de Serpa):—fica adiada a proposta na parte que diz respeito ao sr. Folque, porque está subordinada á sua entrada na camara.

Põe-se á votação a proposta com a exclusão do sr. Mousinho e o adiamento na parte que respeita ao sr. Folque, e é approvada.

O sr. Aragão:—quando pediu a palavra era para ser inscripto para apresentar um projecto de lei; mas depois do que ouviu ao sr. Mousinho, e tendo acabado de administrar um districto por alguns annos, não lhe é possivel ficar silencioso a respeito do que disse s. ex.ª

A camara comprehende bem a sua situação. Tendo o sr. Mousinho dito que se praticaram tropelias a respeito do recrutamento, e declarando logo que não censurava o sr. ministro do reino, porque isto era um abuso dos administradores dos concelhos e dos governadores civis que não faziam o que o ministro do reino lhes indicava; sem attribuir a má intenção as expressões do sr. deputado, e sem querer prejudicar o sr. ministro, pretende simplesmente declarar á camara que no districto que administrou, nem elle (orador) nem nenhum dos seus subordinados praticou acto algum com relação ao recrutamento que não estivesse strictamente dentro das ordens dimanadas do ministerio do reino; e declara mais que no districto de Beja não só se fez justiça a todos os recrutados que a requereram, mas até se fez equidade, favorecendo-se circumstancias especiaes em que alguns se achavam, e que não teriam sido attendidas se se lhes applicasse o rigor da lei.

O sr. Mousinho de Albuquerque:—pede ao sr. Aragão que acredite, que não fallou n'este negocio para talhar carapucas, como se costuma dizer vulgarmente, nem referindo-se ao que se passou no districto que s. ex.ª administrou.

Referiu-se especialmente a uma prisão que se fez no concelho de Alcobaca em uns poucos de homens que ali andavam a trabalhar nas estradas, e que eram de Leiria, entre os quaes havia alguns que se achavam exactamente nas circumstancias que a lei isenta, um, especialmente, que era o amparo de sua mãe viúva.

O sr. ministro não tem culpa d'estas cousas; mas o facto é, que os homens requereram em tempo competente, e não foram attendidos, talvez de proposito, e os requerimentos perderam-se na secretaria da guerra.

O sr. Ministro do reino (Fontes Pereira de Mello):—o sr. presidente do conselho e ministro da guerra não está presente, e não pôde portanto justificar-se da arguição que lhe fez o sr. deputado; mas pôde assegurar á camara, que tem encontrado sempre da parte do ministerio da guerra a cooperação mais leal, mais decidida, e mais energica, a fim de que sejam cumpridas em todas as suas partes as prescripções legais, pelo que respeita ao recrutamento.

É possível que tenha acontecido um ou outro facto, mesmo alguma illegalidade commettida, pelas autoridades com respeito a um assumpto tão importante, e que abraça um tão grande numero de individuos; mas não crê que se possa fazer responsavel o governo, porque houve um ou outro abuso, abuso que aliás o governo é o primeiro a desejar que seja punido, e ha de empregar todos os esforços para isso. Pôde assegurar á camara, que um grande numero de individuos que têm sido recrutados indevidamente, e que têm apresentado as suas reclamações na conformidade da lei, têm sido isentos, e remetidos para suas casas e familias. Quando os individuos recrutados indevidamente reclamam depois de estarem entregues ao ministerio da guerra, preparam-se os competentes processos no ministerio do reino, e pelo ministerio da guerra manda-se-lhes dar baixa; não lhe consta que por aquelle ministerio se tenha deixado de satisfazer a requisição alguma d'esta natureza. Portanto, sem contrariar o facto apresentado pelo sr. deputado, é possível que seja verdadeiro, sem que provenha inculpação a algum. O homem pôde ter sido recrutado indevidamente, pôde ter havido uma precipitação, uma falta, mas o ministerio do reino, informado, se o foi, d'esse acontecimento pela autoridade administrativa, ha de ter remetido ao ministerio da guerra a reclamação competente, e está certo que, logo que n'este ministerio haja conhecimento d'essa reclamação, não terá duvida alguma em lhe dar baixa.

Tem-se activado o recrutamento, e tem-se accusado muito o governo por o ter activado; mas está prompto a responder por todos os factos pertencentes ao ministerio a seu cargo, e pôde mostrar á camara que o governo tem marchado sempre com a lei na mão (apoiados). Se algum acto pôde ter ferido a attenção do publico, acha-se autorisado pela lei. O governo não é superior á lei, tem fôrça cumprila, e a lei não deve ser interpretada unicamente em favor d'aquelles que devem satisfazer ao tributo de sangue, mas também em favor d'aquelles que estão debaixo das armas e que têm direito a ir para suas casas e familias (apoiados). É preciso pois que não se faça sentimentalismo só a respeito de uns, e que a lei deixe de ser cumprida a respeito dos outros (apoiados). O governo ha de cumprir a lei. Se acaso a camara entende que ella contém algumas disposições menos justas, pôde reformal-a; mas em quanto não for reformada, o governo ha de cumprir os seus preceitos (apoiados).

O sr. Palmeirim:—participa que a commissão de fazenda se installou, nomeando para seu presidente o sr. Avila, e para secretario a elle sr. deputado, reservando-se escolher relator segundo os objectos que lhe forem distribuidos.

O sr. Presidente:—annuncia que se va passar á ordem do dia que é a eleição de commissões.

O sr. Ministro das obras publicas (Antonio de Serpa):—como estão sobre a mesa alguns projectos importantes que têm de ser examinados pelas commissões de fazenda e de obras publicas, pede que seja eleita em primeiro lugar a commissão de obras publicas, porque a de fazenda já está eleita.

O sr. Presidente:—tendo hontem annunciado que se elegeria primeiro a commissão administrativa da casa, não pôde pospor a sua eleição; mas conjuntamente com a commissão administrativa pôde eleger-se a de obras publicas (apoiados).

O sr. St. Vaçquez:—por parte da commissão de poderes apresenta o parecer da mesma sobre a eleição do circulo do Mogadouro, e sobre o diploma do sr. deputado eleito.

Manda-se imprimir.

#### ORDEN DO DIA

CONTINUAÇÃO DA ELEIÇÃO DE COMMISSÕES

Consultada a camara resolve que se elejam simultaneamente as commissões administrativa da casa e de obras publicas.

Procedendo-se n'esta conformidade, e corrido o escrutinio para a commissão de obras publicas, verifica-se terem entrado na urna 100 listas, sendo 4 brancas, e 96 emblemas:

Os srs. Thiago Horta com..... 91 votos  
Mousinho de Albuquerque..... 84 »  
Antonio Carvalho..... 81 »  
José Horta..... 71 »  
Gomes Palma..... 69 »  
Lobo d'Avila..... 66 »  
José Estevão..... 64 »

Corrido o escrutinio para a commissão administrativa da casa, verifica-se terem entrado na urna 100 listas, sendo 6 brancas, e 94 emblemas:

Os srs. Xavier da Silva com..... 86 votos  
Faustino da Gama..... 86 »  
Bramcamp..... 86 »

O sr. Presidente:—dá para ordem do dia a amanhã a continuação da eleição de commissões, devendo começar-se pelas de administração publica e de instrucção publica; e levanta a sessão.—Eram mais de 4 horas da tarde.

CONTINUAÇÃO DAS PROPOSTAS DE LEI  
APRESENTADAS PELA COMMISSÃO DE OBRAS PUBLICAS  
COMMERCO E INDUSTRIA  
EM SESSÃO DE 13 DE FEVEREIRO DE 1860

#### N.º 3-B

Senhores:—A provincia do Alentejo é uma das mais abundantes e férteis do paiz. Os districtos de Évora e Beja tem maior trato de commercio com a capital do que nenhum outro.

Beja é o celeiro de Lisboa, e o districto de Évora, também abundante em cereaes, transporta todos os annos conjuntamente com os districtos de Beja e de Portalegre para a cidade e porto de Lisboa muitos milhares de cabeças de gado suino que alimentam a capital, e formam um dos mais importantes ramos do nosso commercio com o Brazil, alem de grande porção de azeite e de outros generos.

Nos ultimos annos em que a produção do vinho tem escasseado nos districtos de Lisboa e Santarém, a provincia do Alentejo tem fornecido cerca de duas terças partes do consumo da capital, aproveitando a parte do caminho de ferro do sul já construida desde o Barreiro ás Vendas Novas. Se o alto preço dos vinhos, em razão da escassez que tem tido no nosso paiz este ramo importante de produção agricola, tem convidado a saída dos vinhos do districto de Évora, apesar das difficuldades actuaes de transporte, uma comunicação facil e barata sustentará aquelle trafico para um centro consumidor e exportador como é Lisboa, mesmo quando a ausencia do mal das videiras tiver restabelecido a antiga feracidade vinicola dos paizes circumvisinhos da capital. Um caminho de ferro que ponha o porto de Lisboa em comunicação com as capitais dos districtos de Évora e Beja será pois de grande vantagem economica para o paiz, e uma das linhas ferreas interiores que podem ser estabelecidas com maior certeza de concorrência de generos e mercadorias.

A agricultura do Alentejo deverá receber um notavel incremento pela facilidade de dar saída aos seus productos, cujo custo de transporte é hoje um penoso encargo para o lavrador.

A industria mineira começa agora a desenvolver-se no nosso paiz. Assaõ o demonstram os factos que nos ultimos annos se tem verificado. O Alentejo possui hoje uma das mais abundantes minas de cobre de toda a Peninsula, e taes são os lucros que os exploradores auferem da sua lavra, começada ha menos de dois annos, que requererem ao governo a concessão de um caminho de ferro americano da extensão de 18 kilometros que teçiam fazer á sua custa, para a condução dos seus ajuilados productos mineiros até Mertola. Outras minas estão já registadas em diversos concelhos d'aquella provincia, muitas das quaes promettem uma abundante lavra pelo exame que d'ellas se fez, e por se encontrarem em localidades que pertencem ás importantes zonas metalíferas que atravessam o Alentejo. Este ramo de industria espera pela facilidade e barateza de transportes para poder desenvolver-se, e ha de servir em compensação para alimentar as linhas de viação accelerada, que lhe proporcionarem a extracção dos seus productos.

As juntas geraes dos districtos de Beja e de Évora reconheciam bem a importancia do prolongamento da linha ferrea do sul até o interior da provincia, quando votaram, para coadjuvar a execução d'esta obra, um importante subsidio. Este exemplo de deliberação, e as considerações economicas que deixamos apontadas, levaram o governo a apresentar ás cortes uma proposta de lei para a construção de um caminho de ferro das Vendas Novas até Évora e Beja, mediante uma subvenção fixa, que não excederia 12:000:000 réis por kilometro.

A camara dos srs. deputados approvou esta proposta de lei, que o actual gabinete encontrou affecta á camara dos dignos pares, quando entrou na gerencia do governo. Aquella camara eliminou da proposta o limite maximo da subvenção, deixando este ao arbitrio da administração, e com esta e outras menos importantes modificações foi depois approvada a mesma proposta, e sancionada por carta de lei de 8 de junho do anno findo. Na discussão porém que tivera lugar na camara electiva por occasião da approvação das emendas da outra camara, declarei, em nome do governo, que não adjudicaria a empresa por uma subvenção superior áquelle que fora estabelecida na proposta original, ou a metade do custo orçado para a construção do caminho. Praticando porém d'esta maneira, no intuito de socegar apprehensões que se levantaram, sobre tão illimitado voto de confiança dado a um governo apenas entrado na gerencia dos negocios, e com o fim de animar as tentativas de uma empresa, que a rejeição da camara poderia malograr por muito tempo, descorçoando o publico da sua realisação, logo apresentei como plausivel a circumstancia de não apparecerem concessionarios, que tomassem a empresa a seu cargo por aquelle diminuto subsidio; promettemdo n'este caso vir propor ás cortes o seu indispensavel augmento para levar a effecto uma obra d'aquella importancia.

É o que hoje venho cumprir com a proposta de lei, que submetto ao vosso exame, depois que o concurso aberto por decreto de 8 de agosto ficou sem effecto por falta de concorrentes.

As condições do contrato provisorio, que submetto á vossa approvação, são, na sua maxima parte, as que constam do cahedro de encargos proposto para o concurso, que pelo sobredito decreto de 8 de agosto, foi mandado abrir, e as que foram adoptadas no contrato provisorio com D. José de Salamanca para a construção dos caminhos de leste e do norte. Entre ellas achareis todas as estipulações de segurança para o estado e para o publico, que têm sido adoptadas em todos os paizes para contratos d'esta natureza. A subvenção de 16:000:000 réis com as condições rigorosas que n'este voto estipuladas, e com a obrigação das expropriações e obras d'arte para duas vias, é das mais diminutas que se tem concedido na Europa a empresas d'esta ordem, e no estado actual financeiro das companhias de caminhos de ferro europeos, só á facilidade relativa do terreno, á ausencia de rios importantes a atravessar, e de obras de arte de grande magnitude, se pôde attribuir a formação da empresa sem condições mais onerosas, sendo certo que os capitães difficilmente se arriscam hoje n'estas empresas sem a garantia de um

minimo de juro. Feita a deducção dos subsidios com que a provincia ha de contribuir, pouco maiores são para o estado os encargos do que os que provinham da subvenção inicialmente proposta.

O maximo da extensão do caminho a construir, segundo os estudos do engenheiro Brandão, não excede a 120 kilometros. Calculada a subvenção total sobre este desenvolvimento da linha, verçes que as sommas, que o estado tem a despendar com esta obra importante, não serão um penoso sacrificio em compensação das vantagens que o paiz, a capital, e principalmente a provincia do Alentejo, hão de tirar de tão necessaria empresa. O porto de Lisboa, collocado pela natureza em tão excepcionaes e vantajosas condições, communicado com o interior do paiz e da peninsula pela extensa via fluvial que n'elle desemboca para o Oceano, e pelos caminhos de ferro do norte, de leste e do Alentejo, occupará dentro de poucos annos, e depois de construidas aquellas importantes linhas, o lugar que lhe compete na geographia commercial das nações, e em compensação alimentará no paiz a prosperidade da agricultura, que só exige para desenvolver-se o mercado dos seus productos.

Os concessionarios provisorios do caminho de ferro de Évora e Beja são quatro respeitaveis capitalistas da praça de Londres, conhecidos pela parte que têm tomado na direcção de empresas de credito e de viação publica. A concorrência do capital inglez, que é quasi soberano nas empresas da Europa, assegura-nos a conclusão da obra, cuja approvação vos proponho.

Vós apreciareis os motivos da conveniencia publica, na brevidade da execução d'esta empresa, que dictaram ao governo a estipulação estabelecida no contrato para poderem começar os trabalhos, antes da approvação do contrato pelas cortes, dentro dos limites da autorisação concedida ao governo pela carta de lei de 8 de junho de 1859, e como prevenção para o caso de demora na discussão do contrato.

Vae junto a este relatório a tradução da carta de John S. Valentine, procurador dos concessionarios, datada de 18 de janeiro proximo, e por ella avaliarei o motivo da adopção do artigo addicional, em que o governo conseguiu ainda duas modificações vantajosas ao que se propunha por parte da empresa.

Em vista d'estas considerações tenho a honra de vos propor a seguinte

#### PROPOSTA DE LEI.

Artigo 1.º É approvado, na parte que depende da sancção legislativa, o contrato celebrado em 3 de janeiro de 1860, entre o governo e John Sutherland Valentine, como representante de Charles Edward Mangles, John Chapman, Robert Russell Notman, e George Bernard Townsend, para a construção do caminho de ferro das Vendas Novas a Évora e Beja, e o seu artigo addicional, o qual contrato e artigo addicional vão juntos á presente lei e d'ella fazem parte.

Art. 2.º O governo dará conta ás cortes, em cada sessão legislativa, do estado da construção da linha ferrea concedida pela presente lei, e do modo como o contrato tiver sido executado.

Art. 3.º Fica revogada a legislação em contrario.

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 13 de fevereiro de 1860.—Antonio de Serpa Pimentel.

Contrato de empreitada para a construção dos caminhos de ferro das Vendas Novas a Évora e Beja, a que se refere a proposta de lei d'esta data.

#### CAPITULO I

Condições relativas á construção do caminho de ferro das Vendas Novas a Évora e Beja, ao fornecimento do respectivo material fixo e circulante, e aos direitos do estado e da empresa sobre as diversas construcções e material necessarias.

Artigo 1.º A empresa (devendo entender-se por esta palavra, sempre que for empregada no presente cahedro de condições, os concessionarios primitivos, segundogentilantes, Charles Edward Mangles, John Chapman, Robert Russell Notman, e George Bernard Townsend, ou qualquer particular, sociedade, ou companhia, para quem estes trespassem na conformidade das leis e com autorisação do governo os direitos adquiridos e as obrigações contrahidas em virtude d'este contrato) effectuará á sua custa, e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo, e nos prazos estipulados nas diversas condições d'este contrato:

1.º A construção do caminho de ferro das Vendas Novas a Évora e a Beja, 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 nível, muros de vedação, ou sebes para separar as vias ferreas das propriedades contiguas, e em geral as obras de construção previstas ou imprevistas, sem excepção ou distincção, que forem necessarias para o completo acabamento da linha ferrea.

2.º O fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens para viajantes, wagons para mercadorias, machinas e utensilios para as officinas, plataformas giratorias, reservatórios e appparelhos 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.

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

4.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.

5.º A directriz do caminho de ferro será a que foi escolhida pelo engenheiro Brandão, bifurcando para Évora e para Beja junto a S. Thiago do Escorial, segundo consta dos estudos que existem no ministerio das obras publicas, salvas as modificações propostas pela empresa e approvadas pelo governo.

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

Art. 2.º As obras mencionadas no artigo precedente, que a empresa é obrigada a executar, serão feitas conforme os projectos definitivos por ella preparados em harmonia com estas condições, depois de terem sido approvados pelo governo.

§ unico. Estes projectos comprehenderão:

1.º O plano geral do caminho com a indicação da collocação das estações, portos secos, passagens de nível, 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 para uma só via de carris, tendo as necessarias vias de resguardo, e as de serviço das estações, mas as expropriações e obras de arte serão feitas com largura para duas vias em toda a sua extensão.

§ unico. Logo porém que a receita bruta annual

do caminho de ferro por kilometro chegar a 4:800:000 réis, 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.

Art. 4.º O caminho de ferro ficará em toda a sua extensão superior ás agoras das maiores inundações conhecidas. As dimensões dos taludes e fossos serão fixadas de maneira que assegurem o prompto escoamento das aguas e enchigo 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 sustentados por meio de muros de alvenaria, 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 extagnação das aguas, com prejuizo da saúde publica.

Art. 5.º O maximo dos declives deverá ser em regra de 0,007 por metro, mas em alguns casos poderá subir até 0,010 por metro quando isso for indispensavel.

Art. 6.º Os raios das curvas de concordancia que ligam os alinhamentos rectos deverão ser no minimo de 500 metros, 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 sobre o balastro não será nunca inferior a 7,40 para as duas vias, e a 4ª para uma via, devendo ser reguladas em relação a esta largura, e conforme as circumstancias do caminho, as dimensões das banquetas, das rampas e dos fossos.

A largura de cada via deverá ser de 1,67 entre as arestas interiores dos carris.

Entrevia ou distancia entre as duas vias será pelo menos de 1,80, e no maximo de 2,ª 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 de ferro laminado, não poderão ter de peso menos de 37 kilogrammas por metro corrente, serão fixados pelo systema que a empresa julgar mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos, e sob previa approvação do governo, e serão ligados entre si por meio de corredeiras (chêlises).

Art. 9.º O caminho de ferro será fechado por meio de muros, sebes vivas, ou grades de madeira, que o separem das propriedades contiguas, com barreiras de serventia abrindo para fóra.

Art. 10.º A empresa deverá estabelecer, para o serviço das localidades atravessadas pela linha ferrea, portos secos destinados ao estacionamento, carga e descarga de mercadorias.

O numero e superficie d'estes portos será por ella submettido á approvação do governo.

Art. 11.º A empresa construirá pontes, viaductos, pontões, aqueductos, e canos de pedra, ferro ou tijolo, e passagens de nível, em numero sufficiente, e com as dimensões que exigir o volume das aguas ou a largura do caminho de ferro, ou da estrada ordinaria a que alguma d'essas obras deve dar passagem.

Art. 12.º Os cruzamentos do caminho de ferro com as estradas de primeira e segunda classe, caminhos municipaes e vicinaes, poderão ser de nível, excepto nos casos em que o governo determinar o contrario.

Quando tiver lugar qualquer cruzamento de nível, a empresa será obrigada a estabelecer barreiras, abrindo-se para a parte exterior da linha de ferro, tendo um guarda encarregado d'este serviço.

Art. 13.º Quando o caminho de ferro passar sobre uma estrada de primeira classe, a abertura do viaducto não será menor de 7,92; sobre uma estrada de segunda classe 6,60; sobre um caminho municipal 5,50. A altura do fecho da abobada acima do pavimento da estrada será de 5,ª pelo menos; a largura entre os parapeitos será de 8,ª; a altura dos parapeitos será de 0,70 pelo menos.

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

Art. 15.º Quando o caminho de ferro atravessar um rio, canal, ou uma corrente qualquer, a ponte terá a largura e altura dos parapeitos 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



prescriptas pelo governo, ou que de futuro o vierem a ser, no interesse da segurança publica.

Os wagons de mercadorias e gado, as plataformas, e mais material, será tudo de boa qualidade, e solida construcção.

Art. 22.º O caminho de ferro com todos os edificios necessarios para o serviço do mesmo caminho e mais accessorios e dependencias, como carniços, cothins, travessas, e em geral todo o material fixo de qualquer especie, fica desde a sua construcção ou collocação da linha, pertencendo ao dominio do estado, para todos os effeitos juridicos, nos termos do direito commun e especial dos caminhos de ferro, e das diversas disposições do contrato celebrado segundo as presentes condições.

Tudo o material circulante, carvão, coque e quaesquer outros provimentos ficarão 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 quaesquer outros provimentos, 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'essas concessões

Art. 23.º Em compensação das obrigações que a empresa toma sobre si por este contrato, concede o governo á mesma empresa, pelo espaço de nove annos, a contar do começo das obras, a exploração do caminho de ferro das Vendas Novas a Évora e Beja pelo modo, nos termos e com as condições estipuladas no mesmo contrato.

Art. 24.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, ou de quaesquer commoções politicas, sem culpa da empresa, o governo á indemnizar, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas, em dinheiro, ou em titulos de divida publica pelo seu valor no mercado.

Art. 25.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 indemnisação alguma.

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

Art. 26.º Em qualquer epocha, depois de terminados os quinze primeiros annos, a contar do prazo estabelecido para a conclusão da linha, 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 media 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'esta calculo. Neste 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. 27.º O governo concede mais á empresa o subsidio de 16.000\$000 réis por kilometro, que serão pagos em bonds de 3 por cento pelo seu valor no mercado segundo o preço medio da ultima semana na praça de Londres, ou em dinheiro. Porém n'aquelles kilometros em que os terrenos a expropriar houverem sido cedidos ao governo sem indemnisação, concede o governo á empresa os mencionados terrenos, deduzindo-se no subsidio, que o governo tem de dar á mesma empresa, a importancia de 500\$000 réis em cada kilometro.

§ unico. Para o pagamento do subsidio que for concedido á empresa, 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 primeira, depois de terminados todos os movimentos de terra, e obras de arte; a segunda depois de assentada a via; a terceira depois de entregue á exploração.

Estas prestações serão pagas em vista do certificado do engenheiro fiscal do governo.

Art. 28.º Concede mais o governo á empresa a faculdade de construir todos os ramaes que possam alimentar a circulação das linhas concedidas por este contrato, excepto se estes ramaes excederem 18 kilometros ou conduzirem a povoações ou a quaesquer pontos por onde passe outro caminho de ferro, e precedendo sempre o respectivo contrato especial com o governo, e sem que este pela dita construcção lhe pague subsidio algum ou lhe garanta qualquer beneficio. Quando porém o governo julgar necessario construir algum d'estes ramaes, e a empresa se não prestar a isso, o governo reserva-se muito expressamente o direito de os construir, ou contratar a sua construcção com qualquer empresa nos termos que lhe apriver.

Art. 29.º O governo não poderá conceder, durante o tempo d'esta concessão, linha alguma parallela ás que fazem objecto do presente contrato sem consentimento da empresa, excepto a uma distancia d'estas superior a 40 kilometros.

Art. 30.º O governo reserva-se o direito de fazer novas concessões de quaesquer caminhos de ferro que venham entroncar com as linhas concedidas, ou que partindo de qualquer dos seus pontos sigam direcções divergentes.

Art. 31.º Quando o governo venha a ordenar a construcção 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. 32.º A abertura de qualquer das vias de communicação, de que tratam os dois precedentes artigos, nas condições ali exaradas, não poderá autorisar reclamação alguma por parte da empresa.

Art. 33.º As empresas concessionarias de quaesquer caminhos de ferro, que venham a entroncar com a linha das Vendas Novas a Évora e Beja, terão a faculdade de fazer circular n'ella 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. 34.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 nesta disposição não é incluído o direito de transito lançado sobre os preços de condução dos passageiros e mercadorias, que estão marcados nas tarifas, o qual todavia não excederá nunca a 5% sobre aquelles preços.

Art. 35.º O governo concede mais á mesma empresa, desde a data da adjudicação até que a linha ferrea se ache em estado de exploração, entrada livre de quaesquer direitos pelas alfândegas a todos os materiais e utensilios, machinas, combustivel e mais objectos que forem necessarios para a construcção 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.

§ 2.º As disposições do principio deste artigo, e seu § 1.º, são applicaveis á collocação 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. 36.º Concede mais o governo á mesma empresa, sem encargo algum, todos os terrenos do estado, que deverem ser occupados pelas linhas que fazem o objecto d'este contrato, e edificios respectivos, bem como todas as madeiras que estiverem sobre os mencionados terrenos.

Art. 37.º As expropriações, que a empresa houver de fazer para as obras do caminho de ferro contratado, serão reguladas amigavelmente, ou pelas leis respectivas, tanto geraes como especiaes 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. 38.º Concede em fim o governo á mesma empresa a faculdade de desviar correntes e alterar a direcção de caminhos, uma vez que a construcção 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 23.º do contrato

Art. 39.º Para regular os preços da condução de passageiros, gado e mercadorias, adoptar-se-hão como base as tarifas legais do caminho de ferro do Barreiro ás Vendas Novas, as quaes poderão ser modificadas por proposta da empresa, e com a approvação do governo; ficando porém os seus preços estabelecidos como maximos até á conclusão do caminho de ferro.

§ 1.º Cinco annos depois de entregue á exploração a linha das Vendas Novas a Évora e Beja, e consecutivamente de cinco em cinco annos, proceder-se-ha á revisão das tarifas.

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

§ 3.º Na falta de accordo entre o governo e a empresa acerca das modificações a introduzir nas tarifas que são tomadas por base, ou nas que de futuro estiverem estabelecidas, adoptar-se-hão como maximos os preços das tarifas que constarem dos cadernos de encargos das concessões de caminhos de ferro feitas em França, ou que estiverem estabelecidos por lei d'aquelle paiz, se não forem superiores aos que vigorarem anteriormente, no caso da revisão de que trata o § 1.º

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

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

Art. 40.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 da tarifa, 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. 41.º As despezas accessorias, não incluidas nas tarifas, taes como deposito, armazens e outras, serão fixadas pela empresa com a approvação do governo.

Art. 42.º A recepção terá lugar por kilometros: assim um kilometro encetado será pago como se fosse percorrido. Exceptua-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 senão 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. 43.º O transporte de objectos perigosos ou de massas indivisiveis 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 fazer-lhe 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. 44.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. 45.º Todos os objectos (excepto os preciosos, especificados na tarifa), que pesarem menos do que 10 kilogrammas, serão considerados como objectos de recovagem.

Art. 46.º Todo o viajante, cuja bagagem não pesar mais do que 30 kilogrammas, não terá a pagar pelo transporte d'esta bagagem augmento algum do preço alem d'aquelle que dever pagar pelo seu lugar.

Art. 47.º Os militares e marinheiros em serviço,

vijando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas por si e suas bagagens metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

Art. 48.º Os empregados do governo que forem incumbidos da fiscalisação do caminho de ferro, ou da cobrança de contribuição lançada sobre os preços de transporte, ou da fiscalisação sanitaria da linha, deverão transitar n'elle sem pagar quantia alguma.

Art. 49.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. 50.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. 51.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 transito completo, serão sujeitos ás regras de policia para segurança publica, que o governo tem direito de estabelecer, ouvida a empresa.

Art. 52.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 lugar.

Art. 53.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, prazos para a construcção, penas convencionaes, legislação applicavel e outras estipulações

Art. 54.º O deposito de 30.000 libras esterlinas em titulos de divida publica portugueza, pelo seu valor no mercado, feito no banco de Portugal, em nome dos concessionarios, á ordem do governo, como caução ao cumprimento das obrigações da empresa, só poderá ser levantado pela mesma empresa nos termos do artigo seguinte. Se porém as cortes não approvarem o presente contrato, o mencionado deposito será logo restituído á empresa.

§ unico. A empresa tem direito a receber os juros d'estes titulos, em quanto durar o mesmo deposito.

Art. 55.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 15.000 libras esterlinas, será permitido á mesma empresa levantar a terça parte do deposito total, ou 10.000 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 15.000 libras esterlinas, será permitido á empresa levantar outra terça parte do deposito de outras 10.000 libras esterlinas; quando finalmente o engenheiro fiscal declarar, que obras ultteriores foram executadas na importancia de mais 15.000 libras esterlinas, ficando d'este modo executadas as obras, feitas expropriações, ou empregado material sobre a linha, na importancia de 45.000 libras, será permitido á empresa levantar o resto do seu deposito, ficando todas as obras feitas servindo de caução ao cumprimento das obrigações da empresa.

Art. 56.º Depois de approvado este contrato pelas cortes a empresa irá successivamente apresentando o estado das alterações que propor á directriz adoptada como base pelo artigo 1.º

§ 1.º D'este caderno de condições, assim como os projectos completos das diversas secções da linha, de modo que dentro de nove mezes a contar da data da lei, que approvar o contrato, 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, ordenados em harmonia com a disposição do artigo 2.º

§ 2.º A decisão do governo, relativamente 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.

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

Art. 57.º A construcção do caminho de ferro das Vendas Novas a Évora e Beja começará em escala proporcional á sua extensão, dentro de tres mezes a contar da data da lei que approvar este contrato, e na mesma escala continuará até á sua conclusão. O caminho de ferro, com o seu material fixo e circulante, edificios accessorios e dependencias de que tratam os artigos 1.º e 2.º, estará prompto para se poder entregar ao transito publico, em toda a sua extensão, dentro de tres annos a contar do dia em que começarem as obras.

Art. 58.º Se a empresa não começar as obras dentro do prazo determinado no artigo 57.º, julgar-se-ha caducada a concessão, e rescindido este contrato, e reverterá para o estado a caução depositada.

Art. 59.º Se a empresa, tendo começado as obras, as não continuar nos termos do citado artigo, ou se não concluir a construcção 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 no contrato, ou se recusar a obedecer á decisão dos arbitros, caso de desavença, terá tambem o governo, por sua autoridade, direito a declarar rescindido o contrato.

§ unico. Neste caso será a construcção 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, depois do deduzidas as despezas que o governo tiver feito com o pagamento do subsidio e fiscalisação.

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

Art. 60.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 27.º, 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 desembolsada, a reclamar uma extensão de prazos para a construcção das obras por um tempo igual ao tempo do desembolso; e bem assim ao pagamento de todas as perdas e damnos que lhe possa provir da demora.

Art. 61.º Se a empresa não conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependencias, assim como 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 a disposição 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 despezas feitas, augmentadas de um quinto a titulo de multa.

Art. 62.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, incorrerá por esse mesmo facto, depois de declaração do governo, na pena de rescisão do contrato, e perderá o direito a todas as concessões que por elle lhe forem feitas, e o governo entrará immediatamente na posse do caminho de ferro, e de todas as suas dependencias, sem indemnisação alguma.

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

Art. 63.º Quando o governo tomar conta do caminho de ferro, finda a concessão, terá o direito de se pagar de quaesquer despezas 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 nos ultimos cinco annos de hypotheca especial a esta obrigação.

Art. 64.º A execução de todas as obras do caminho de ferro, ou fornecimento, collocação e emprego do seu material fixo e circulante, ficam sujeitos á fiscalisação dos engenheiros que o governo nomear para esse fim.

Art. 65.º Quando o governo ou o seu engenheiro fiscal e a empresa não se acharem de accordo, o governo nomeará para arbitro um engenheiro de caminhos de ferro, e a empresa nomeará outro, e um terceiro, com voto forçado de desempate, será nomeado por ambos os engenheiros assim nomeados. Se os arbitros do governo e da empresa não concordarem na nomeação do terceiro arbitro, cada um dos arbitros escreverá o nome de um engenheiro de caminhos de ferro de grande reputação europeia, e a sorte decidirá o que ha de ser escolhido.

Art. 66.º O caminho de ferro na sua totalidade, ou em qualquer das suas secções, não será aberto ao transito publico em quanto a empresa não tiver obtido a approvação do governo, que para esse fim mandará examinar miuda 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 dêem 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. 67.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. 68.º A empresa, seus contratadores, agentes e operarios, ficarão sujeitos, em tudo quanto diz respeito ao contrato para a construcção e exploração do caminho de ferro das Vendas Novas a Évora e Beja, ás leis e tribunaes 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 interessados aos fôros da sua nacionalidade.

Art. 69.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. 70.º A empresa poderá constituir-se em sociedade anonyma ou companhia, na conformidade das disposições do codigo commercial portuguez, ficando a sua constituição dependente da approvação dos estatutos pelo governo.

§ unico. Se ao tempo da approvação do presente contrato pelas cortes o estado do mercado monetario da Europa for tal que torne difficil a formação de uma companhia para a execução da empresa, poderá o governo prorogar o prazo para a execução das obras.

Art. 71.º Todas as questões que se suscitarem entre o governo e a empresa sobre a execução d'este contrato, excepto aquellas de que trata o artigo 65.º, 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 aprazimento de ambas as partes. Faltando accordo para esta nomeação será deferida ao supremo tribunal de justiça a nomeação do quinto arbitro.

Art. 72.º Depois da assignatura do presente contrato, a empresa poderá principiar immediatamente com os estudos, levantamento de plantas para a linha e communicações, e movimentos de terra, conforme os projectos que houverem sido approvados pelo governo. Se as cortes não approvarem o presente contrato, o governo pagará á empresa todas as despezas que tiver feito com os ditos estudos, levantamento de plantas, e movimento de terras.

# ARTIGO ADDICIONAL

Se desde os 15 até os 30 annos, contados do prazo estabelecido para a conclusão da linha, o governo quizer prevalecer-se da faculdade de remir a concessão que faz o objecto d'este contrato, garantirá a empresa pelos annos que restarem da concessão uma annuidade que não poderá ser menos de seis e meio (6½) por cento sobre o custo verdadeiro do caminho de ferro e seu material fixo e circulante depois de deduzida a importancia da subvenção, que a empresa tiver recebido do governo, não podendo em caso algum exceder a 500.000 libras esterlinas a somma sobre a qual se garante a sobre-dita annuidade de seis e meio por cento.

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 13 de fevereiro de 1860.—Antonio de Serpa Pimentel.

# Tabella a que se refere o contrato retro

COMBOI EXPRESSO	
Por legua de 5 kilometros	R\$14
Passageiro de 1.ª classe	120
Dito de 2.ª classe	80

COMBOIS ORDINARIOS	
Passageiro de 1.ª classe	120
Dito de 2.ª classe	90
Dito de 3.ª classe	60

# COMBOIS DE CARGA

Gado por cabeça:	
Cavallos, machos, e qualquer outra cavalladura maior	120
ou menor, bois, vacas e touros	60
Vitellas e porcos	20
Carneiros, ovelhas, cabras e cabritos	20

# MERCADORIAS POR TONELADA DE 1000 KILOGRAMMAS

Cereaes, farinha, legumes, sementes, fructas, hortaliças, ovos, bolos de oleo de linhaca, queijos, oleos, cocho e outras materias gordas, mercuro, platina, ferro fundido e fundido, não fabricado, ferro em folhas e em aros, pregos, bigornas, tornos, correntes, lagas, tijolos, telhas, asphalto, taboado de pinho, aduelas, arroz	120
Estrumes, adubos agricolas de toda a especie, materias em bruto para construcções, carvão de pedra slak, escórias, pez e alcatrão, cinzas e argilla	80
Cal, pedra de cal e de gesso, minérios, ferro em bruto, carvão de pedra, aduelas	90
Sal, archa, barro cozido	75
Couro, manteiga em barricas ou barris, ferragens, coque, carvão calmo	180
Ferment de cerveja	160
Lúpulo, ferro, e palha, rama de pinheiros e mato, ossos, chifres e tuilhas, tabaco não fabricado, fazendas manufacturadas	200
Vergulha de ferro, ferro em lingaços e em barra, e todas as outras especies ainda não mencionadas, soda, salitre, vinho, aguardente, e cerveja	100
Assucar, café, drogas, madeiras de tinturaria	135
Aço fabricado, carvão vegetal, casca de carvalho	150
Linho, algodão, lã e seda	140
Linho, algodão, lã e seda manufacturados	240
Tabaco fabricado	800
Peixe fresco, transportado com a velocidade de viajantes	500
Madeira aparelhada, por cada 40 pés cubicos	140
Cortiça, por cada 40 pés cubicos	800
Caga, aves domesticas, e outra criação em canastas de 8 pés cubicos	100
Canteria, marmores, ou outra qualquer pedra em laminas, por cada 14 pés cubicos	90
Louça, por canasta de 8 pés cubicos	75
Charões, capatos, quinquilheiras, por cada 40 pés cubicos	200
Caldeiras, cylindros, peças de machinismo, cujo peso não exceda a 8 toneladas, mas seja superior a 4	500
Carruagens de 4 rodas, não pesando mais de 1½ toneladas	200
Carruagens com 2 rodas, pesando 1 tonelada	240
Por cada um quarto de tonelada adicional	800

Passageiros em carruagem particular pagarão como os de 2.ª classe. Prata, ouro, machinas, instrumentos, utensilios, mobilia e objectos analogos, bem como os volumes pequenos isolados, pagarão por ajuste particular; mas os preços altos todos deverão ser os mesmos, para todo e qualquer expedidor.

N. B. Esta tabella estabelece os preços maximos, e deve considerar-se como base, salva uma melhor classificação que se possa fazer.

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 13 de fevereiro de 1860.—Antonio de Serpa Pimentel.

# NOTICIAS DO REINO

# CONTINENTE

Porto.—N'esta cidade representou-se sexta feira, 10 do corrente, no theatro Baquet, pela companhia portugueza, o drama de Victor Hugo, *Angelo, tyranno de Padua*, em que a sr.ª Emilia das Neves faz o papel de *Thibet*, assistindo ao espectáculo, de um camarote, a insigne tragica Ristori. Eis como o *Amigo do Povo*



## ULTRAMAR

Mazagão.—A *Abelha de Bombaim* de 19 de novembro próximo passado, dá conta pela forma seguinte, das solenidades exequias que nesta cidade se celebraram pelo eterno descanso da Rainha Dona Estephania, de nunca esquecida memoria:

Na segunda-feira passada, dia designado pelo muito reverendo vigário geral, o sr. padre Soares, para a celebração de exequias solenes pelo eterno descanso da augusta Rainha de Portugal, e padroeira do oriente a Senhora Dona Estephania, a igreja matriz de Nossa Senhora da Gloria em Mazagão, se achou revestida de decorações próprias de luto publico. No cruzeiro estava levantado um sumptuoso catafalco, convenientemente decorado com emblemas mortuários, com a coroa real e retrato da Rainha, cobertos de crepe, alumado com centenas de luzes, etc. Na manhã foi cantada uma missa solenne, com acompanhamento de duas bandas de musica vocal e instrumental.

«Pela volta das cinco horas da tarde foi immenso o concurso dos que vieram assistir ao acto fúnebre. Cavalheiros e pessoas de todas as classes e de todas as partes da ilha, foram nesta occasião dar testemunho do profundo sentimento que os contrastava, e prestar respeito homenagem á grata memoria da ex-celsa padroeira da igreja lusitana, arrebatada no verdor dos annos e primavera da existencia, no momento em que pareciam sorrir-lhe altos destinos.

«A cerimonia fúnebre começou pouco depois, presidindo o officio dos defuntos o sr. padre João C. Pereira, vigário de Taná. O numero dos clérigos, que assistiram, excedia de 25, o que raras vezes acontece n'este paiz. O officio foi cantado com a gravidade lugubre da musica de David Peres, por dois coros de cantores, com o acompanhamento de duas bandas de musica, e do órgão alternadamente com o cantochão.

«Terminado o officio pelas oito horas da noite, o sr. padre Soares subiu ao púlpito e recitou uma brilhante oração fúnebre, vasada no molde do estylo de Flechier, a qual foi escutada com a mais profunda attenção e recolhimento, e com visivel commoção do numeroso auditorio. Mal poderíamos nós dar idéa d'este discurso, em um artigo do jornal escripto ao correr da pena. Diremos sómente, que agradou geralmente. O orador fez n'elle ver que a magestade não está isenta da lei da morte; que nenhuma grandeza e potestade terrenas podem subtrahir-se ao cumprimento d'esta lei immutavel da natureza, que se faz obedecer irresistivelmente; que o ser finito desaparece e está sujeito á irrevogavel lei do aniquillamento, mas que as virtudes, as acções preclaras, os grandes feitos, a piedade, e a beneficencia atravessam os seculos, dividam-se na penumbra dos tempos, através da lenta successão das gerações, e ficam indelevelmente gravados na memoria perenne da humanidade. Alem da campã fica ainda a recordação dos seres mortaes. Passou depois a mostrar como a curta existencia da augusta Rainha foi assignalada por uma serie não interrompida de actos, que tornaram o seu nome illustre, e concluiu fazendo um epilogo dos egregios dotes da ex-celsa padroeira, que o orador comparou com as mais virtuosas e preclaras Rainhas de Portugal.

«Finda a oração foram entoadas as encomendações em redor do catafalco, e o acto terminou pelas nove horas da noite.»

## NOTÍCIAS ESTRANGEIRAS

Recebemos jornaes de Madrid até 11 do corrente, e de Paris até 8.

O governo hespanhol recebeu do theatro da guerra o seguinte despacho telegraphico:

Algeciras, 10 de fevereiro.—O commandante em chefe do exercito da Africa ao ministro da guerra.—Acampamento de Tetuão, 9 de fevereiro, ao meio dia.—Não ocorre novidade.—O general O'Donnell, com uma brigada da sua divisão, avançou hontem (8) pelo caminho de Tanger, até á distancia de duas leguas, e o general Prim, com o resto do seu corpo de exercito, operou o mesmo movimento, mas em outra direcção.

As nossas tropas não só não foram hostilizadas, mas até os habitantes de uma pequena povoação manifestaram desejos de se submeterem ao conde de Reus.

Muitos mouros dos que saíram de Tetuão, antes da entrada do exercito, vão regressando á cidade.

Os restos do exercito marroquino estão-se reunindo a quatro ou cinco leguas de distancia, no ponto em que se unem os caminhos de Fez e Tetuão para Tanger.

Alem d'estes, os jornaes hespanhoes publicam os seguintes DESPACHOS TELEGRAPHICOS

—Despachos dados pelo jornal *El Horizonte*:

Paris, 9 de fevereiro.—Os jornaes de todas as cores politicas felicitam a Hespanha pela tomada de Tetuão.

Londres, 9.—Diferentes jornaes e até o *Morning-Post* publicam artigos favoraveis á annexação da Saboya, e diz-se que n'esta questão parte do ministerio está a favor da França, e em desharmonia com a camara dos lords.

Todos os delictos commettidos contra os militares, em Veneza e Trento, serão julgados por um conselho de guerra.

Dizem as ultimas correspondencias de Shanghai, que os chinezes estão fortificando Pekin e a entrada do Pei-Ho, onde se acham concentrados 100.000 homens. Os inglezes preparam-se para uma grande luta.

Genova, 9.—Continuam as demonstrações no theatro de Nisa.—A população está tranquilla.—A guarnição dos dois regimentos não tem tomado parte em manifestação alguma.

Copenhague, 9.—O presidente do conselho e ministro da justiça falleceu de uma apoplexia fulminante.

Turin, 9.—A *Gazeta de Veneza* publica uma ordem que restabelece os julgamentos militares, em vista das instigações e continua sedição empregada contra as tropas imperiaes.

Chegou a Turin M. Tourle, encarregado pelo conselho federal suizo de uma missão extraordinaria, relativa á questão da Saboya.

Londres, 10.—O *Times* diz que, na sessão de hoje, lord Gladstone apresentará ás camaras os organogramas e o tratado de commercio concluido com a França.

Turin, 10.—Dá-se n'esta cidade grande importancia á missão official que o conde Arése levou para Paris.

## INGLATERRA

O *Morning-Post* nos seus recentes artigos, relativos á solução que a Inglaterra, de accordo com a França, prepara á questão italiana, sustenta que, segundo as propostas da primeira d'estas potencias, a provincia veneziana ficará excluida de todas as negociações diplomaticas.

A *Gazeta de Colonia* confirma plenamente esta noticia, publicando n'um dos seus ultimos numeros uma correspondencia de Berlim, que afirma que o gabinete inglez considera a administração da provincia veneziana como uma questão puramente austriaca, na qual as outras potencias não devem intervir por forma alguma.

Eis como o *Morning-Post* se explica acerca da provincia veneziana:

«A França e a Austria convencionaram deixar Veneza sob o dominio d'esta ultima potencia; porém pelos convenios assignados em Villafranca a

Austria comprometteu-se a fazer grandes reformas na sua provincia de Veneza. Essas reformas foram consideradas pelos povos da Italia central como um ardil que se lhes preparava para depois serem submettidos aos seus antigos governantes. Esse paiz não deposita confiança alguma nas reformas da Austria.

«Ainda mesmo que a Austria decretasse amanhã no seu territorio veneziano a mais liberal das constituições, ainda que confira as mais amplas garantias a favor da liberdade e dos direitos das populações, um homem d'estado inglez intelligente sempre consideraria essas reformas e garantias como uma zombaria, um engodo, um ardil. Se não podemos libertar desde já a provincia veneziana, não devemos dar um só passo para perpetuar a sua escravidão. Não devemos por prego algum comprar a liberdade da Italia central á custa da de Veneza.

«A hora em que deve ter lugar a liberdade de Veneza ha de soar, mas não mais cedo do que a epocha para isto designada, e ha de soar não obstante nutrir-se a esperança de que se estabelecerá uma nacionalidade italiana ao abrigo dos actos da aguião de duas cabeças. Anima-nos a intima convicção de que as mesmas tendencias nacionaes, as mesmas leis politicas, que tiveram por consequencia a liberdade da Italia septentrional e da Italia central, terão os mesmos efeitos nas margens do Adriatico; porém não se deve colher o fructo antes de estar bem maduro.»

Quanto á evacuação de Roma pelas tropas francezas, o jornal citado sustenta que essa evacuação não será immediata. Parece que n'esta parte a Inglaterra cedeu ás instancias da França. É pelo menos o que a *Independence Belge* dá a entender: «As representações da Inglaterra, diz o jornal belga, a França respondeu que retirará as suas tropas da cidade eterna se o papa assim o exigir, e se quiser comprometter-se a não recorrer a outras tropas estrangeiras. No primeiro ponto facilmente se chegaria a um accordo, porque o governo romano supõe dispor de forças sufficientes para fazer face a todas as eventualidades; porém apezar da confiança que deposita nos seus recursos, é de crer que elle não queira sujeitar-se a compromissos que podem ser-lhe fataes.»

## PRUSSIA

O governo prussiano encarregou o general de Wildenbruch, antigo embaixador em Constantinopla, de uma missão especial á Italia. O diplomata prussiano irá a Turim, Florença, Roma e talvez a Nápoles. Essa missão tem por fim esclarecer o gabinete de Berlim acerca do verdadeiro estado das cousas na Peninsula. Parece que as informações, dadas a esse respeito pelos seus agentes ordinarios em Turim e Florença, são essencialmente contradictorias.

## PIEMONTE

Os jornaes piemontezes occupam-se quasi exclusivamente da annexação de Nisa e Saboya á França. Os artigos que elles dedicam a este assumpto, e os argumentos de que se servem, podem resumir-se nas seguintes linhas publicadas pela *Opinion* de Turim:

«Não se trata de indagar qual é o caracter das combinações que se fizeram. Basta ver que, em virtude d'essa annexação, ficaríamos privados de possessões de toda a importancia, quando a provincia veneziana continua ainda em poder da Austria.»

Como se vê, a cessão de Nisa e Saboya á França é uma idéa correlativa á da posse da provincia veneziana.

## CHINA

N'uma correspondencia de Hong-Kong lê-se o seguinte:

«Os inglezes adoptaram um novo systema para a emigração dos chinezes (*coolies*), para as suas colonias das Antilhas. Segundo este systema, a emigração deve ter lugar sob a immediata vigilancia de um funcionario do governo. Esse funcionario faz assignar uma convenção entre o agente da emigração e cada emigrado, pela qual os interesses d'estes ultimos são altamente protegidos. Diz-se que os agentes francezes adoptaram regulamentos quasi similhantes, esperando assim obter grande numero de *coolies* para as suas colonias.

«As tropas imperiaes foram ultimamente derrotadas, ao norte da provincia de Kiang-Si. O general que commandava as tropas do imperador, um tal Shanpan, foi substituido, porém em termos essencialmente benignos. Sua magestade, diz a folha official de Pekin, permite-lhe que regresso á capital a fim de chorar a morte de sua mãe.» (La Patrie.)

## COCHINCHINA

Um jornal inglez publica uma correspondencia de Hong-Kong, em data de 5 de janeiro ultimo, com a noticia de que houve um novo combate, perto de Turon, entre o corpo expedicionario francez e hespanhol e as tropas annamitas. Os jornaes francezes desmentem esta noticia. «As ultimas correspondencias recebidas em Paris e em Madrid, diz a *Patrie*, nada dizem a este respeito: não houve acção alguma desde que teve lugar o combate no qual o tenente coronel de engenharia Déréulde-Dupré obteve uma morte gloriosa. De resto, todas as forças militares e maritimas francezas que se acham actualmente na Asia devem, até nova ordem, concentrar-se na China; mesmo porque a estação chuvosa, que começou já na Cochinchina, torna indispensavel a suspensão das operações da guerra n'esse paiz.»

## NOTÍCIAS CIENTÍFICAS

## OBSERVATORIO METEOROLOGICO DO INFANTE D. LUIZ NA ESCOLA POLYTECHNICA

BAROMETRO (PRESSÃO)	THERMOMETRO (TEMPERATURA)	PSYCHROMETRO (HUMIDADE)	ANEMOMETRO (VENTO)
Millimetros	Grãos C.	Por 100	Rumos
9 m.	759,88	3,6	50,3
3 t.	757,12	7,1	40,7

DIA 13.			
Maxima — temperatura .....	94,4 C.		
Minima .....	3,8 »		
Ozone (de noite) .....	6,0		
Ozone (de dia) .....	5,0		
Chuva (udometro) .....	0,0 MIL.		
Evaporação (vapormetro) .....	4,9 »		
Altura barométrica correcta .....			
Altitude do barometro 95,1 metros.			
Temperatura á sombra .....			

## MOVIMENTO MARITIMO

BARRA DE LISBOA  
Dia 14 de fevereiro de 1860

EMBARCAÇÕES ENTRADAS

Loureiro 1.º, hiate portuguez, mestre J. Lopes, do Porto em 24 horas, com trigo e encomendas; 7 pessoas de tripulação e 2 passageiros que são: Manuel José do O, Manuel Pereira dos Reis, alienados, portuguezes.

Santo Antonio e Almas, cahique portuguez, mestre T. Leitão, de Setubal em 2 dias, com sardinha; 6 pessoas de tripulação.

Neptune, barca ingleza, capitão C. M. Millen, de

New Castle em 34 dias e de Falmout em 8, com carvão a O. Herold & Comp.º; 12 pessoas de tripulação.

Estes dois navios entraram e deram fundo hontem ás 6 horas da tarde.

Euryalus, fragata ingleza a vapor, commandante o capitão W. Tarleton, de Gibraltar em 3 dias; 530 praças de guarnição, 51 peças montadas, e da força de 400 cavallos. Conduz a seu bordo sua alteza o principe Alfredo.

Aurora, palhote portuguez, capitão M. G. Traill, de Vianna em 2 dias, com madeira; 8 pessoas de tripulação e 4 passageiros que são: Bazilio Taboas, marítimo, Francisco Rodrigues Lopes, trabalhador, Quiteria Candida, Isabel Ricavola, portuguezes.

Galene, escuna hamburgueza, capitão H. Pieper, do Rio Grande do Sul em 79 dias, com couros e mais generos a M. Walsh & Comp.º; 7 pessoas de tripulação.

## EMBARCAÇÕES SAÍDAS

Senhor dos Passos, mestre A. Tavares, para Setubal, com madeira; 7 pessoas de tripulação.

Conceição de Maria, bateira, mestre, J. L. Coelho, para Setubal, com madeira; 5 pessoas de tripulação.

Novo Destino, bateira, mestre J. Brandão, para Villa Real de Santo Antonio, com madeira; 6 pessoas de tripulação.

Ville de Paris, paquete francez a vapor, capitão A. Mahand, para Vigo e Nantes, com diferentes generos; 24 pessoas de tripulação e 36 passageiros.

Alpha, escuna dinamarqueza, capitão T. C. Friis, para Aveiro em lastro; 6 pessoas de tripulação.

Conceição, batel, mestre J. Maria, para Setubal em lastro; 4 pessoas de tripulação.

Independente, hiate portuguez, mestre H. Gonçalves, para Villa Real de Santo Antonio, com madeira e encomendas; 7 pessoas de tripulação.

Mala Posta, bateira, mestre F. G. Louro, para a Figueira, com arroz, assucar e encomendas; 7 pessoas de tripulação e 1 passageiro que é: Domingos Neto, marítimo, portuguez.

Lusitania, paquete portuguez a vapor, capitão J. X. Contente, para o Porto, com fazendas; 31 pessoas de tripulação e 60 passageiros.

Bordo do vapor *Infante D. Luiz*, em frente de Belem, em 14 de fevereiro de 1860.—J. J. Cecilia Kol, capitão-tenente, commandante.

## BARRA DO DOURO

(Boletim do telegrapho da foz de 13 de fevereiro de 1860)

EMBARCAÇÃO ENTRADA EM 12

Felismingo, hiate portuguez, de Villa do Conde, em 1 dia.

## EMBARCAÇÕES SAÍDAS

Lusitania, vapor portuguez, para Lisboa.

Feliz Destino, hiate portuguez, para Lisboa.

Loureiro 1.º, hiate portuguez, para Lisboa.

Luz do Dia, hiate portuguez, para Setubal.

Fôra da barra não se avista embarcação alguma.

—O mar está bom.—O vento este NE., agora N., regular.

## EMBARCAÇÃO ENTRADA EM 15

Tonning, vapor inglez, de Cadiz em 3 dias.

## EMBARCAÇÕES SAÍDAS

João 1.º, patacho portuguez, para Setubal e Rio Grande do Sul.

S. Joaquim 1.º, hiate portuguez, para a Figueira.

Douro, vapor inglez, para Liverpool.

Fôra da barra fica o vapor de guerra portuguez *Lynce*.

—O mar está bom.—O vento esteve NE. brando NNE forte, agora NE. regular.

## BARRA DE VIANNA DO CASTELLO

No dia 12 não entrou embarcação alguma.

## EMBARCAÇÃO SAÍDA

Aurora, hiate portuguez, para Lisboa, com madeira.

A barra boa.

No dia 13 não entrou nem saiu embarcação alguma.

Em Espozendo nos dias 10 e 11, não entrou nem saiu embarcação alguma.—O mar bom.

## BARRA DE CAMINHA

No dia 12 não entrou, nem saiu embarcação alguma.—O mar picado.—Vento NO.

No dia 13 não entrou nem saiu embarcação alguma.—O mar bom.—Vento N.

## BARRA DA FIGUEIRA

No dia 12 não entrou, nem saiu, nem fôra da barra se avista embarcação alguma.—O mar bom.—Vento NNE.

No dia 13 não entrou nem se avistou embarcação alguma.

## EMBARCAÇÃO SAÍDA

Bom Fim, cahique portuguez, para Cezimbra, com sal.

O vento NNO brando.

## BARRA DA ERICEIRA

EMBARCAÇÃO ENTRADA EM 12

Conceição Feliz, rasca, de Vianna, com milho.

O mar um tanto agitado.—Vento N. fraco.

No dia 13 não entrou nem saiu embarcação alguma.—O mar um pouco agitado—O vento NNE.

## BARRA DE AVEIRO

EMBARCAÇÕES ENTRADAS EM 11

Minerva, escuna portugueza, do Porto em 2 dias, em lastro.

Dois Irmãos, hiate portuguez, de Caminha, em 2 dias, com milho.

Moreira, rasca, de Vianna em 2 dias, com milho.

## EMBARCAÇÃO SAÍDA

Nele, escuna ingleza, para Liverpool, com laranja.

Vasco da Gama, vapor inglez, de Lisboa em 2 dias.

BARRA DE VILLA REAL DE SANTO ANTONIO

EMBARCAÇÃO ENTRADA EM 12

Bom Jesus de Fão, hiate portuguez, de Caminha em 5 dias, com milho.

Um patacho inglez, vindo de Mineros, em lastro.

Não se avista embarcação alguma fôra da barra.—O mar está bom.—Vento N. regular.

No dia 13 não entrou embarcação alguma.

## EMBARCAÇÃO SAÍDA

Flor do Guadiana, para Lisboa, com trigo.

O mar está bom.—O vento N. regular.

## BARRA DE TAVIRA

No dia 12 communicou o vapor inglez *Freia*, vindo de Villa Real de Santo Antonio em 2 horas, em lastro, recebeu 1 passageiro d'este porto, e seguiu carreira para Lisboa, pelos portos de sua escala.

EMBARCAÇÕES SAÍDAS

Senhor Jesus do Calvario, bote portuguez, para Villa Real de Santo Antonio, com arroz.

Carmen Centa, falucho hespanhol, com repolhos e ovos.

O vento N. regular.

## BARRA DE FARO

EMBARCAÇÃO ENTRADA EM 12

Santo Antonio e Almas, cahique portuguez, de Vianna, com milho.

EMBARCAÇÃO SAÍDA

Senhora do Rosario, cahique portuguez, para Villa Real, com milho.

Pelas 5 horas da manhã encalhou na ilha da Barreta proximo ao médo (na costa) o brigue barca inglez *Josefa*, vindo de New Castle, com destino para Cadiz com carvão; ás 6 horas tinham-se-lhe já dado os socorros, e conseguiu-se desencalhar no praiamar da tarde, ás 4 1/4 horas.

## EMBARCAÇÕES ENTRADAS EM 15

Senhora da Guia, bote portuguez, de Mertola, com trigo.

Boa Lembrança, hiate portuguez, de Vianna do Castello, com milho, feijão e couteiro.

Mindello, cutter de guerra portuguez, de cruzar.

## BARRA DE SETUBAL

No dia 12 não entrou nem saiu embarcação alguma.—Vento N. fresco.

## EMBARCAÇÃO ENTRADA EM 15

Sem Segundo, hiate portuguez, de Villa do Conde, com varios generos.

## EMBARCAÇÕES SAÍDAS

Palmen, brigue norueguez, para Arrendal, com sal.

General Apick, brigue francez, para Dunkerque, com sal.

Johanne, escuna dinamarqueza, para Tudrickhausen, com sal.

Oliveira 3.º, hiate portuguez, para Hamburgo, com sal.

Etoile de la Mer, escuna franceza, para Dunkerque, com sal.

Maria, escuna franceza, para Dunkerque, com sal.

Direcção geral dos telegraphos do reino, em 14 de fevereiro de 1860.—O director geral, J. B. da Silva.

## FUNDOS ESTRANGEIROS

## (Boletim telegraphico)

Bolsa de Madrid, 14 de fevereiro—3% consolidados a 44,40—3 dito differidos a 34,35.

Bolsa de Paris, 14 de fevereiro—3% francez a 67,75—4 1/2 dito a 97,35.

Bolsa de Londres, 14 de fevereiro—Consolidados de 94 1/4 a 94 5/8.

## AVISOS

## MONTE PIO DAS SECRETARIAS D'ESTADO

Sua ex.ª o conselheiro presidente da assembléa geral d'este monte pio convida todos os srs. socios a comparecer no local do costume, ás onze horas da manhã do dia 19 do corrente, a fim de lhes ser presente o parecer da commissão de exame de contas, com respeito ao 2.º semestre do anno proximo preterito, e de elegerem a junta administrativa, thesoureiro, escrivão, e respectivos supplentes, para o presente anno.

Lisboa, em 10 de fevereiro de 1860.—Joaquim Victor da Silva Teixeira de Gusmão, secretario da mesa da assembléa geral.

## MONTE PIO GERAL

## CARTA ESPECIFICA DE LEBROSA

## Rua Aurora, n.º 8

Capital existente em 31 de janeiro de 1860... 39:356\$200

Pertencente aos seguintes depositantes:

Do sexo feminino..... 143

Do sexo masculino..... 207

De associações..... 6

Total dos depositantes..... 356

De 53 depositantes durante o mez de janeiro... 2:419\$800

Entregue a 70 depositantes no referido mez... 41:776\$000

Existencia em 31 de janeiro..... 39:436\$700

Juro pago no mencionado mez..... 270\$330

Escritorio do monte pio geral, em 1 de fevereiro de 1860.—O secretario da direcção, João Alfredo Dias.

## 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.

## PUBLICAÇÃO LITTERARIA

O UNIVERSO ILLUSTRADO E PITTORESCO

DESCRIPÇÃO DE MONUMENTOS, PAIZAGENS, VISTAS E RETRATOS ACOMPANHADOS DE MAGNIFICA COLEÇÃO DE ARTIGOS DE INSTRUÇÃO E RECREIO

Escreptos pelos nossos mais distintos auctores contemporaneos

Dois grossos volumes, contendo 768 paginas a duas columnas em 4.º grande, nitidamente impressos em bom papel e typo, ornados de 192 estampas primorosamente lithographadas, sendo parte a duas cores.—Preço 9\$000 réis.

Esta obra, dedicada exclusivamente a reproduzir na sua maior parte os nossos monumentos e principaes edificios, assim como do Brazil e mais paizes do globo, e tambem a dar noticia dos eminentes personagens de Portugal e das outras nações, é digna de figurar na mais escolhida bibliotheca do homem estudioso. Os artigos que tratam d'estes objectos, e de muitos outros assumptos litterarios, recreativos pela sua variedade, e instructivos pela materia, são devidos ás pennas dos nossos melhores escriptores contemporaneos. Nenhum dos de maior nomeada hoje deixou de concorrer para enriquecer esta obra, que não só por este motivo, como pelo desempenho artistico das suas estampas, feitas a capricho por desenhadores portuguezes e estrangeiros, que foram expressamente visitar os nossos monumentos para este fim, chama a attenção das pessoas entendidas. Completa a abreviada exposição, que d'ella estamos fazendo, uma serie de artigos de recreio que necessariamente devem ser apreciados pelas damas. Por isso não só a recomendamos para a bibliotheca estudiosa, mas tambem para o gabinete do bello sexo.

Para facilitar a aquisição d'esta obra a quem não convenha compra-la de uma só vez, o editor offerece a vantagem de entregas mensaes. Dividindo o UNIVERSO ILLUSTRADO em doze series pelo preço de 800 réis cada uma, convida assim a posse de uma primorosa collecção de estampas