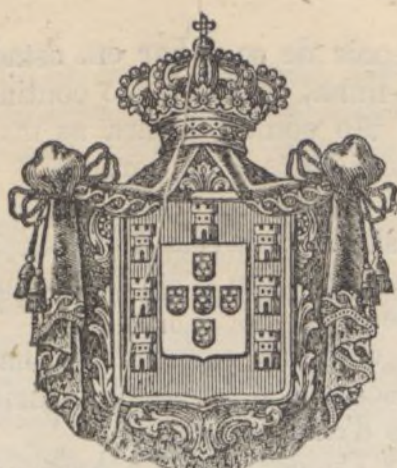


ASSIGNATURAS

Por um anno	10\$000
Por seis mezes	5\$600
Por tres mezes	3\$000
Avulso por folha	5040
Anuncios, por linha	5060

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

Anunciam-se todas as publicações literarias, de que se recebem dois exemplares.



ASSIGNATURAS

Por um anno	12\$000
Por seis mezes	6\$600
Por tres mezes	3\$600
Comunicados e correspondencias, por linha	5060

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

DIARIO DE LISBOA

FOLHA OFFICIAL DO GOVERNO PORTUGUEZ

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

PARTE OFFICIAL

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA FAZENDA

Receita cobrada na alfandega grande de Lisboa, no mez abaixo declarado, dos annos de 1858 e 1859, comparada com a receita do dito mez, orçada para o anno economico de 1859-1860

MEZ	PROVENIENCIAS DA RECEITA	1858		1859		RECEITA ORÇADA PARA O ANNO ECONOMICO DE 1859-1860 (a)	
		PARCIAL	TOTAL	PARCIAL	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
Dezembro...	de importação.....	2078\$048	155\$321\$636	2264\$813	149\$692\$639	1387\$818	150\$588\$530
	das possessões.....	176\$745	390\$315	390\$315	390\$315	1088\$511	432\$171
	de vários generos e mercadorias.....	13192\$634	876\$504	9256\$589	2101\$345	14438\$608	1892\$026
	de exportação.....	1340\$740	183\$856\$792	1335\$944	174\$951\$988	597\$633	471\$175
	de reexportação.....	570\$465	924\$152	602\$822	869\$629	87\$594	1027\$731
	adicionaes nos emolumentos (7 %).....	2057\$440	4323\$481	1746\$220	4038\$421	1512\$159	5146\$509
	de porto.....	879\$122	2052\$965	812\$363	2092\$888	223\$270	2018\$688
	imposto por lei de 14 de agosto de 1858 (3 %).....	479\$246	1100\$594	7\$600	52\$000	134\$052	98\$593
	5 % adicionais.....	31\$920	38\$532	54\$404	163\$136	48\$178	81\$709
	remanescente do cofre dos emolumentos.....	381\$447	288\$259	390\$500	382\$260	363\$574	364\$266
	produto de.....	—	—	—	—	—	—
	fazendas abandonadas.....	—	—	—	—	—	—
	condemnações.....	—	—	—	—	—	—
	armazenagem.....	—	—	—	—	—	—
	decima da companhia.....	—	—	—	—	—	—
	amortização de notas.....	—	—	—	—	—	—
		22172\$306	210462\$501	21037\$735	199102\$610	19446\$205	201330\$930

Receita cobrada na alfandega do Porto, no mez abaixo declarado, dos annos de 1858 e 1859, comparada com a receita do dito mez, orçada para o anno economico de 1859-1860

MEZ	PROVENIENCIAS DA RECEITA	1858		1859		RECEITA ORÇADA PARA O ANNO ECONOMICO DE 1859-1860 (a)	
		PARCIAL	TOTAL	PARCIAL	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
Dezembro...	de importação.....	78\$230	65\$451\$160	77\$577\$220	103\$154\$714	37\$055	103\$154\$714
	das possessões.....	31\$450	181\$835	335\$550	7129\$718	293\$978	7129\$718
	de vários generos e mercadorias.....	3455\$215	529\$994	5489\$675	1235\$253	496\$298	174\$240
	de exportação.....	572\$776	76\$325	432\$292	515\$348	2979\$496	1240\$011
	de reexportação.....	242\$530	6102\$505	8\$570	487\$592	547\$722	251\$344
	adicionaes nos emolumentos (7 %).....	248\$650	286\$830	724\$250	785\$390	740\$679	1077\$216
	de consumo do vinho.....	248\$650	480\$650	248\$650	2705\$150	3584\$170	112\$437
	de Porto.....	480\$650	286\$830	724\$250	785\$390	740\$679	1077\$216
	imposto.....	834\$405	886\$700	1243\$600	2705\$150	3584\$170	112\$437
	por lei de 14 de agosto (3 %).....	4\$880	—	6\$780	609\$855	1584\$076	42\$592
	da navegação do Douro.....	—	—	—	103\$835	192\$031	471\$902
	5 % adicionais.....	560\$725	1052\$508	1307\$073	—	59\$692	23\$595
	remanescente do cofre dos emolumentos.....	99\$300	314\$303	665\$252	866\$155	69\$692	23\$595
	produto de fazendas abandonadas.....	—	—	—	—	—	—
	condemnações.....	—	—	—	—	—	—
	armazenagem.....	—	—	—	—	—	—
	decima da companhia.....	—	—	—	—	—	—
	amortização de notas.....	—	—	—	—	—	—
		94948\$221	2347\$241	11649\$130	112052\$610	15113\$324	143010\$322

Receita cobrada na alfandega municipal de Lisboa, no mez abaixo declarado, dos annos de 1858 e 1859, comparada com a receita do dito mez, orçada para o anno economico de 1859-1860

MEZ	PROVENIENCIAS DA RECEITA	1858		1859		RECEITA ORÇADA PARA O ANNO ECONOMICO DE 1859-1860 (a)	
		PARCIAL	TOTAL	PARCIAL	TOTAL	PARCIAL	TOTAL
Dezembro...	carne, etc.....	26750\$382	14458\$935	28059\$908	12049\$229	25450\$469	12049\$229
	cereaes.....	1739\$417	22946\$091	1404\$250	13322\$708	1424\$065	13322\$708
	legumes seccos.....	485\$271	5004\$835	121\$389	3488\$470	894\$965	2178\$323
	de consumo.....	164\$771	1040\$618	128\$419	1290\$835	174\$321	1569\$063
	liquidos.....	4678\$898	205\$832	4678\$898	93\$977	4216\$822	181\$395
	adicionaes nos emolumentos (8 %).....	7\$955	—	—	—	3092	97\$023
	produto de.....	124\$632	2711\$856	124\$632	124\$632	116\$492	2208\$392
	decima de emolumentos.....	100\$760	102\$710	87\$581	92\$238	21\$822	73\$119
	condemnações.....	—	—	—	—	—	—
	armazenagem.....	—	—	—	—	—	—
	decima da companhia.....	—	—	—	—	—	—
	amortização de notas.....	—	—	—	—	—	—
	imposto por carta de lei de 25 de abril de 1857.....	—	—	—	—	—	—
	carne, etc.....	26750\$382	14458\$935	28059\$908	12049\$229	25450\$469	12049\$229
	cereaes.....	1739\$417	22946\$091	1404\$250	13322\$708	1424\$065	13322\$708
	legumes seccos.....	485\$271	5004\$835	121\$389	3488\$470	894\$965	2178\$323
	de consumo.....	164\$771	1040\$618	128\$419	1290\$835	174\$321	1569\$063
	liquidos.....	4678\$898	205\$832	4678\$898	93\$977	4216\$822	181\$395
	adicionaes nos emolumentos (8 %).....	7\$955	—	—	—	3092	97\$023
	produto de.....	124\$632	2711\$856	124\$632	124\$632	116\$492	2208\$392
	decima de emolumentos.....	100\$760	102\$710	87\$581	92\$238	21\$822	73\$119
	condemnações.....	—	—	—	—	—	—
	armazenagem.....	—	—	—	—	—	—
	decima da companhia.....	—	—	—	—	—	—
	amortização de notas.....	—	—	—	—	—	—
		8094\$772	2991\$294	7189\$109	79261\$759	5694\$922	69703\$052

(a b c) As sommas a que se referem estas annotações são a duodecima parte das quantias orçadas para o anno de que se trata.

Direcção geral da contabilidade, em 5 de janeiro de 1860. — José Bernardo da Rosa.

Relação n.º 895, com referencia ao districto de Lisboa, dos titulos de renda vitalicia que se remetem pela terceira repartição da direcção geral da contabilidade do ministerio da fazenda ao delegado do thesouro no dito districto, a fim de serem entregues aos interessados, em conformidade das respectivas instruções, por isso que teem de ser pagos pelo respectivo cofre central

NUMEROS DOS TITULOS	REFERENCIA AO ASSENTAMENTO GERAL QUE EXISTE NA REFERIDA DIRECÇÃO	VENCIAMENTO LIQUIDO A QUE TEEM DIREITO		OBSERVAÇÕES
		ANNUAL	MEZAL	
11761	Pensões	38	João Carlos Alves.....	Pens.ª do thesouro
11762	—	—	Maria do Nascimento do Carmo (D.)	Dita de consideração
		20\$000	1\$666	Comença o abono em 2 de dezembro ultimo.
		32\$850	2\$737	Idem em 10 do dito mez.

Tercera repartição da direcção geral da contabilidade, em 3 de janeiro de 1860. — Alexandre José da Silva e Almeida.

DIRECÇÃO GERAL DOS PROPRIOS NACIONAES

1.ª Repartição

Relação dos foreiros que pediram remir fóros que pagam á fazenda nacional, e que foram deferidos na semana proxima finda, os quaes em cumprimento do artigo 6.º do decreto de 21 de outubro de 1852 devem effectuar o pagamento no prazo de trinta dias, contados das datas dos respectivos despachos.

Emphyteuta Joanna da Encarnação Marof — foro 6\$250 réis e 5 gallinhas — despacho em 29 de dezembro de 1859.

Dito, José Joaquim d'Oliveira e Silva — foro 288 réis — idem.

Dita, Maria da Trindade — foro 100 réis e 1 gallinha — idem.

Primeira repartição da direcção geral dos proprios nacionaes, 2 de janeiro de 1860. — Antonio Joaquim da Silva.

DIRECÇÃO GERAL DA THESOURARIA

Em continuação do annuncio inserto no *Diario de Lisboa*, n.º 52, publica-se que se expediram as ordens necessarias para o pagamento no dia 9 do corrente dos vencimentos do mez de dezembro de 1859 das seguintes classes:

- Academia de bellas artes.
- Academia real das sciencias.
- Archivo da torre do tombo.
- Biblioteca publica.
- Estado maior de engenharia.
- Dito de artilheria.
- Governos de praças e fortalezas.
- Arsenal do exercito.
- Secretario do conselho geral de beneficencia.
- Primeiro batalhão de veteranos.

Direcção geral da thesouraria do ministerio da fazenda, em 5 de janeiro de 1860. — Joaquim José do Nascimento Lupi.

zenda, em 5 de janeiro de 1860. — Joaquim José do Nascimento Lupi.

DIRECÇÃO GERAL DAS ALFANDEGAS E CONTRIBUIÇÕES

INDIRECTAS

1.º ANNUCIO

Por participação do sub-director da alfandega de S. Martinho, consta que no dia 3 do corrente dera á costa na praia proximo á povoação da Pederneira, a barca franceza *Labourer*, de Bayona, capitão Pons, procedente do Rio de Janeiro, carregada de café, com destino para Marsella; salvando-se a tripulação, que se compunha de treze pessoas. O que se faz publico em conformidade do n.º 1594 do código commercial para conhecimento dos interessados. Primeira repartição da direcção geral das alfandegas e contribuições indirectas, em 5 de janeiro de 1860. — Nuno José Gonçalves.

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

REPARTIÇÃO CENTRAL

(Em consequencia de algumas pequenas incorrecções que se deram na copia dos seguintes documentos officiaes, novamente se publicam.)

Considerando que a continuação do caminho de ferro do sul para Evora e para Beja é uma empreza de reconhecida e summa vantagem para o paiz;

Considerando que o generoso donativo das juntas geraes dos districtos de Beja e Evora, a primeira das quaes votou 3:000\$000 réis, e a segunda réis 1:200\$000, por kilometro para o dito caminho, na parte relativa aos respectivos districtos, e a cessão gratuita dos terrenos a expropriar no districto de Beja, reclamam do estado a prompta execução de uma obra que promette dar consideravel incremento á riqueza d'aquelles dois importantes districtos;

Considerando que a carta de lei de 8 de junho do anno findo autorizou o governo a contratar a construcção do caminho de ferro a Evora e Beja, precedendo concurso, ou a executar por conta do estado os movimentos de terra e obras de arte do dito caminho, no caso de que não se apresentasse em concurso nenhum licitante que desse ao estado as necessarias garantias;

Considerando que, tendo sido posta a concurso a mencionada empreza por decreto de 8 de agosto ultimo, ninguém se habilitou a concorrer a esta licitação;

Ha por bem Sua Magestade El-Rei approvar o contrato celebrado em 3 do corrente, no ministerio das obras publicas, commercio e industria, entre o governo e John Sutherland Valentine, como procu-

rador de Charles Edward Mangles, John Chapman, Robert Russell Notman, e George Bernard Townsend, ao qual contrato precedeu o deposito de 30:000 libras no banco do Portugal, como garantia das obrigações contrahidas pelos concessionarios, para o fim de ser submettido á approvação das cortes. Paço, em 4 de janeiro de 1860. — Antonio de Serpa Pimentel.

Aos 3 dias do mez de janeiro de 1860, no ministerio das obras publicas, commercio e industria, e gabinete do ill.º e ex.º sr. Antonio de Serpa Pimentel, do conselho de Sua Magestade, ministro e secretario d'estado d'esta repartição, onde vim eu Ernesto de Faria, do conselho de Sua Magestade, e secretario do mesmo ministerio, estando presentes de uma parte o dito ex.º sr. ministro, em nome do governo, primeiro outorgante, e da outra parte, como segundo outorgante, John Sutherland Valentine, procurador em causa propria de Charles Edward Mangles, John Chapman, Robert Russell Notman, e George Bernard Townsend, subditos inglezes, como fez constar pela procuração em forma, que fica archivada em meu poder, assistindo tambem a este acto o bacharel Antonio Cardoso Avelino, ajudante do procurador geral da coroa junto a este ministerio, foi dito perante mim pelos outorgantes acima mencionados, que concordavam no seguinte contrato, e se obrigavam a cumprir todas as suas condições e clausulas.

CAPITULO I

CONDIÇÕES RELATIVAS Á CONSTRUÇÃO DO CAMINHO DE FERRO DAS VENDAS NOVAS A EVORA E BEJA, AO FORNECIMENTO DO RESPECTIVO MATERIAL FIXO E CIRCULANTE, E AOS DIREITOS DO ESTADO E DA EMPREZA SOBRE AS DIVERSAS CONSTRUÇÕES E MATERIAL FORNECIDO

Artigo 1.º A empreza (devendo entender-se por esta palavra sempre que for empregada no presente caderno de condições os concessionarios primitivos segundos outorgantes 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 auctorização 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 construcção do caminho de ferro das Vendas Novas a Evora e 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 nivel, muros de vedação, ou sebes para separar as vias ferreas das propriedades contiguas, e em geral as obras de construcção 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, reservatorios eapparehos hydraulicos, guindastes, signaes, e em geral de todo o material fixo e circulante, designado ou não designado, que for necessario para manter a linha em perfeito estado de exploração.

3.º O estabelecimento de um telegrapho electrico ao lado da linha ferrea, e a conservação e renovação dos materiaes e apparehos 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 Evora e para Beja junto a Santiago do Escorial, segundo consta dos estudos que existem no ministerio das obras publicas, salvas as modificações propostas pela empreza e approvadas pelo governo.

6.º O governo concede á empreza 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 empreza 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 seccos, passagens de nivel e mais edificios accessorios, e dependencias do serviço da linha, o qual plano será feito na escala de um para cinco mil.

2.º O perfil longitudinal na escala de um para cinco mil para os comprimentos, e um para quinhentos para as alturas.

3.º Os perfis transversaes na escala de um para duzentos.

4.º As obras de arte na escala de um para cinco mil para um comprimento abaixo de dez metros, de um para cem para um comprimento de dez a cem metros, de um para duzentos para um comprimento acima de cem 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 réis 4:800\$000, a empreza será obrigada a assentar a segunda via ferrea á sua custa, sem que por isso tenha direito em tempo algum a qualquer indemnização ou augmento de subsidio.

Art. 4.º O caminho de ferro ficará em toda a sua extensão superior ás aguas das maiores inundações conhecidas. As dimensões dos taludes e fossos serão fixadas de maneira que assegurem o prompto escoamento das aguas e enchimento 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 pedrão, 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

possíveis a estagnação das águas com prejuízo da saúde pública.

Art. 5.º O máximo 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 indispensável.

Art. 6.º Os raios das curvas de concordância, que ligam os alinhamentos rectos, deverão ser no mínimo de 500 metros, e de 300 nas vias de resguardo. Nos casos em que se empregarem estes raios, as respectivas curvas de concordância deverão effectuar-se, tanto quanto for possível, sobre planos horizontais.

Art. 7.º A largura do caminho sobre o balastro não será nunca inferior a 7,40 para as duas vias, e a 4,10 para uma via, devendo ser reguladas, em relação a esta largura e conforme as circunstâncias 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.

A entrevia, ou distancia entre as duas vias, será pelo menos de 1,80, e no máximo de 2,20, 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, próprios 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 aprovação do governo, e serão ligados entre si por meio de corredeiras (cchissas).

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 fora.

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 aprovação 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 águas, 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 municipais e vicinas, poderão ser do nivel, excepto nos casos em que o governo determinar o contrario.

Quando tiver logar qualquer cruzamento de nivel, 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 abobeda acima do pavimento da estrada será de 5,50 pelo menos; a largura entre os parapeitos será de 8,50; 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 municipais 5,50. A abertura entre os pés direitos será pelo menos de 8,50. 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 águas, serão determinadas segundo os casos particulares, com aprovação do governo.

Art. 16.º Se houver a desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que é substituido.

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

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

§ 1.º Se vier a reconhecer-se que as dimensões determinadas neste artigo, ou em qualquer dos artigos precedentes, são deficientes para a facilidade ou segurança da exploração, antes de começadas as obras a que taes dimensões disserem respeito, a empresa executará essas obras com maiores dimensões, segundo o accordo entre os engenheiros do governo e da mesma empresa, sem que ella tenha direito a qualquer indemnisação por este augmento de despesa.

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

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

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

Art. 20.º A empresa deverá empregar na construção das obras materiaes de boa qualidade. Os paramentos das abobedas, os angulos, os socos e os coroamentos serão, quanto possível, de pedra aparelhada de boa qualidade; onde não a houver, será tolerado o tijolo.

Art. 21.º As machinas locomotivas serão construidas sobre os melhores modelos conhecidos, e satisfarão a todas as condições actualmente prescritas, ou ás que de futuro o foren, para pôr em circulação as mesmas machinas.

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

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

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

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

As carruagens de todas as classes deverão preencher, alem disto, todas as condições actualmente prescritas 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 construção.

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

Todo o material circulante, carvão, coque, e quaisquer 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 substituido com vantagem do serviço publico, e o mesmo terá lugar para o carvão, coque, e quaisquer outros aprovisionamentos, em quanto forem importados livres de direitos.

CAPITULO II

CONDIÇÕES RELATIVAS ÀS CONCESSÕES QUE O ESTADO FAZ À EMPRESA: MODO, FORMA, LIMITAÇÕES E PRASOS D'ESSAS CONCESSÕES

Art. 23.º Em compensação das obrigações que a empresa toma sobre si pelo respectivo contrato, concede o governo á mesma empresa, pelo espaço de noventa e 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 destruida ou danificada alguma parte do caminho de ferro por motivo de guerra ou de quaisquer commoções politicas sem culpa da empresa, o governo a indemnizará 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 estabelecido, 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 o do carvão de pedra, e outros quaisquer provimentos, que entregar ao governo, ser-lhe-hão pagos segundo o arbitrio de louvados.

Art. 26.º Em qualquer epocha, depois de terminados os quinze primeiros annos, a data 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'este 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% 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 contracto, excepto se estes ramaes excederem 18 kilometros ou conduzirem a povoações, ou a quaisquer pontos por onde passe outro caminho de ferro, e precedendo sempre o respectivo contrato especial com o governo, e sem que este pela dita construção lhe pague subsidio algum, ou lhe garanta qualquer beneficio. Quando porém o governo julgar necessario construir alguns d'estes ramaes, e a empresa se não prestar a isso, o governo reserva-se muito expressamente o direito de os construir, ou de contratar a sua construção com qualquer empresa nos termos que lhe aprouver.

Art. 29.º O governo não poderá conceder durante o tempo d'esta concessão linha alguma paralela ás que fazem objecto do presente contracto, 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 quaisquer caminhos de ferro que venham entroncar com as linhas concedidas, ou que partindo de quaisquer dos seus pontos sigam direcções divergentes.

Art. 31.º Quando o governo venha a ordenar a construção de uma estrada, canal ou via ferrea, que atravesse as linhas concedidas, deverá tomar todas as medidas necessarias para que não resulte impedimento ou obstaculo á circulação d'estas nem o minimo augmento de despesa para a empresa.

Art. 32.º A abertura de qualquer das vias de comunicação de que tratam os dois precedentes artigos nas condições ali exaradas, não poderá autorisar reclamação alguma por parte da empresa.

Art. 33.º As empresas concessionarias de quaisquer caminhos de ferro, que venham 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 n'esta disposição não é incluído o direito de transitio langado 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 quaisquer direitos pelas alfandegas a todos os materiaes e utensilios, machinas, combustivel e mais objectos que forem necessarios para a construção e exploração da linha ferrea.

§ 1.º Depois de se achar em estado de exploração a dita linha, esta isenção continuará por mais dois annos tão somente para as machinas e combustivel, destinados á exploração.

§ 2.º As disposições do principio d'este 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 contracto, 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 geracs como especies, 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 construção da linha ferrea assim o exija, devendo em todos os casos regular-se pelas leis sobre a expropriação por utilidade publica, que lhe deverão ser applicadas, e sujeitar-se á previa aprovação do governo.

CAPITULO III

CONDIÇÕES QUE REGULAM O MODO COMO DEVE SER FEITA A EXPLORAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO, SEGUNDO O PRINCÍPIO 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 aprovação 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 n'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 está não accordar na redução, poderá ella ser levada a effeito por uma lei, garantindo á empresa o producto total do ultimo anno liquido das despesas 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 pôr em execução, deverá dar conhecimento disso ao governo, e este terá o direito de declarar a redução obrigatoria 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 logar á applicação das disposições que precedem.

Art. 41.º As despesas accessorias não incluídas nas tarifas, taes como deposito, armazens e outras, serão fixadas pela empresa com a aprovação do governo.

Art. 42.º A recepção terá logar por kilometros: assim 1 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 toneladas; 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 faze-lo 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 d' 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 de 30 kilogrammas, não terá a pagar pelo transporte d'esta bagagem augmento algum do preço, alem d'aquelle que dever pagar pelo seu logar.

Art. 47.º Os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas por si e suas bagagens metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

Art. 48.º Os empregados do governo que forem incumbidos da fiscalisação do caminho de ferro, ou da cobrança de contribuição langada sobre os preços de transporte, ou da fiscalisação sanitaria da linha, deverão transitar n'ella 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 transitio 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 logar.

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, PRASOS PARA A CONSTRUÇÃO, PENAS CONVENIENCIAES, 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 contracto, 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 as 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 aprovado este contracto pelas cortes, a empresa irá successivamente apresentando o estudo 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 contracto, 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

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

§ 2.º O tempo que o governo gastar em decidir as questões de similhante natureza, alem 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 construção 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 contracto, e na mesma escala continuará até á sua conclusão.

O caminho de ferro, com todo o seu material fixo e circulante, edificios accessorios e dependencias de que tratam os artigos 1.º e outros, estará prompto para se poder entregar ao transitio 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 contracto, 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 construção do caminho de ferro com todo o seu material fixo e circulante, edificios accessorios e dependencias, nos termos e no prazo estipulado no mesmo artigo; ou se não cumprir as clausulas estipuladas no contracto, ou se se recusar a obedecer á decisão dos arbitros, caso de desavença, terá tambem o governo, por sua autoridade, direito a declarar rescindido o contracto.

§ unico. N'este caso será a construção do caminho de ferro com todas as obras feitas e material fornecido, depois de competentemente avaliados, posta em hasta publica por espaço de seis mezes com as mesmas condições, e arrematada á empresa que maior lance offerecer. O preço da arrematação será entregue á empresa, depois de deduzidas as despesas 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 contracto 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 construção das obras por um tempo igual ao tempo do desembolso; e bem assim ao pagamento de todas as perdas e damnos que lhe possam 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 ás requisições que para esse fim lhe forem feitas pelo governo, poderá este mandar proceder ás necessarias reparações por sua propria autoridade; e n'este caso tem direito de appropriar-se de todas as receitas da empresa, até completar a importancia das despesas feitas, augmentadas de um quinto, a titulo de multa.

Art. 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 contracto, 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 quaisquer despesas, que sejam necessarias para pôr o dito caminho em bom estado de serviço, pelo valor do material circulante, carvão e mais provimentos, os quaes objectos ficarão servindo 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 caminho de ferro de grande reputação europea, 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 transitio publico em quanto a empresa não tiver obtido a aprovação 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 submetterão 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 contracto para a construção 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 interesses dos aos fóros da sua nacionalidade.

Art. 69.º O governo fará o regulamento de policia do caminho de ferro e suas dependencias, ouvida a empresa.

A empresa é autorisada a fazer os regulamentos para o serviço da exploração, submettendo-os á aprovação do governo.

Estes regulamentos são obrigatorios para a empresa, e em geral para todas as pessoas que fizerem uso do caminho 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 contracto 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 prorrogar o prazo para a execução das obras.

Fermento de cereja	160
Lúpulo, feio e pallia, rama de pinheiro e mato, os chifres e unhas, tabaco não fabricado, fazendas manufacturadas	200
Vergalhão de ferro, ferro em lingotes e em barra, e todas as outras espécies ainda não mencionadas, soda, salitre, vinho, aguardente e cerveja	100
Assucar, café, drogas, madeiras de tinturaria	135
Aço fabricado, carvão vegetal, casa de carvão	140
Linho, algodão, lã e seda manufacturados	240
Tabaco fabricado	300
Peixe fresco, transportado com a velocidade de viajantes	500
Madeira aparelhada por cada 40 pés cubicos	140
Cortiça, por cada 40 pés cubicos	300
Caca, aves domesticas, e outra criação em canstas de 8 pés cubicos	100
Cantaria, mármore, ou outra qualquer pedra em lamina, por cada 14 pés cubicos	90
Louça, por canstas de 8 pés cubicos	75
Chapeos, chapatos, quinquilharias, por cada 40 pés cubicos	200
Caldeiras, cylindros, peças de machinismo, cujo peso não exceda a 8 toneladas, mas seja superior a 4	500
Carrogonas de 4 rodas, não pesando mais de 1 1/2 toneladas	300
Difus de duas rodas, pesando uma tonelada	240
Por cada 1/4 de tonelada adicional	300
Passageiros em carrogonas particulares, pagando como os de 2.ª classe	

Prata, ouro, machinas, instrumentos, utensilios, mobilia e objectos analogos, bem como os volumes pequenos isolados, pagando por ajuste particular; mas os preços ajustados deverão ser os mesmos para todo e qualquer expedidor.

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

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 3 de janeiro de 1860.—Antonio de Serpa Pimentel—John Sutherland Valentine.

DIRECÇÃO GERAL DO COMMERCIO E INDUSTRIA
REPARTIÇÃO DO COMMERCIO E INDUSTRIA
1.ª Secção

Lista official do vinho despachado para exportação na alfandega do Porto no anno de 1859

NOMES DOS EXPORTADORES	Pipas	Alm.	Can.
Antonio Alves de Sousa	120	—	—
Antonio Ferreira Meneses	232	9	7
Antonio José da Silva & C.	58	8	7
Arnaldo Alves de Sousa	51	—	—
Barão de Magalhães	186	—	—
Bento de Aguiar, scilicet	89	4	2
Bruno Silva & Filho	339	17	2
Butler Nephew & Co.	174	14	3
C. H. Noble & Murat	62	4	3
C. L. Gubian, Filhos & Co.	297	14	1
C. N. Kopke & Co.	312	9	—
Castro Silva & Filho	85	6	4 1/2
Clode & Baker	428	10	6
Cockburn Smith & Co.	1281	11	1
Croft & Co.	430	7	5
Custodio José Gonçalves Parada	142	12	—
D. M. Fevchever Junior & Co.	168	13	4
Direcção da companhia	754	1	2
Diversos de menos de 50 pipas	1626	16	11 1/2
Domingos de Almeida Soares	55	—	—
Domingos José Lopes da Silva	190	2	—
Dow & Co.	141	—	—
E. Kebe & Co.	70	6	9
F. W. Flower	92	2	7
Felgueiras & Baltar	209	12	3
Francisco Ferreira da Silva Fragateiro	97	14	7
Fonseca Monteiro & Co.	109	9	8
Gomes & Pereira	157	—	—
Guilherme & João Graham & Co.	70	11	1
Henry Donaldson & Co.	145	5	3
Herdeiros de Manoel Clamouse Brown	95	20	4
Hooper Brothers	269	20	9
Hunt Roope Teague & Co.	727	2	9
James Dawson Harris	449	9	9
João da Rocha Leão	129	10	7
John Ray Sons & Co.	105	—	—
José Maria Rebello Valente & T. Archer	126	19	1
José Vaz de Araújo Veiga	100	19	2
José James Forrester	160	10	7
Kingston & Sons	65	19	3
Leonard Brocheton	53	18	3
Lopes Correia & Co.	110	9	8
Manoel Fernandes da Costa Guimarães	165	15	7
Manoel Pereira Guimarães & Silva	58	14	—
Martinez Gassiot & Co.	1209	17	10
Miguel de Sousa Guedes	76	7	8
Offlei & Champ	1488	1	4
Osborn & Co.	92	9	8
Robert Reid	58	7	9
Rocher Wigham & Co.	297	4	11
Rodrigo de Freitas Pires Guimarães	115	5	1
Sandeman & Co.	2405	17	11
Smith Woodhouse & Co.	332	6	—
Sonias & Campos	193	4	2
Spencer & Co.	110	11	5
T. G. Sandeman	640	—	—
T. S. Smith, Son & Johnston	312	5	8
Taylor Fladgate & Yattman	502	17	7
Tuke Holdsworth & Co.	87	—	—
Wan-Zellers & Co.	81	9	1
Ware & Co.	130	4	7
William George Houghton	537	14	3
William Stannius & Co.	101	16	9
Total	19547	4	4

Alfandega do Porto, em 1 de Janeiro de 1860.—O director interino, Antonio José Duarte Nacareth.

PAISES	Pipas	Alm.	Can.
Australia	358	20	8
Brazil	1309	6	2
Buenos Ayres	3	—	—
Canada	108	10	—
Cidades haesceaticas	719	6	7
Dinamarca	94	2	4
Estados Unidos	424	3	1
Francia	34	1	9 1/2
Genova	14530	18	—
Gran-Bretanha	231	6	—
Halifax	—	16	4
Hespanha	299	3	10 1/2
Reino e possessões	314	17	11
Russia	473	10	8
Suecia	45	4	11
Terra Nova	—	—	—
Total	19547	4	4

Está conforme.—Repartição do commercio e industria, em 5 de janeiro de 1860.—João Pálha de Faria Lacerta.

TRIBUNAL DE CONTAS

No processo de julgamento da conta da responsabilidade de José Luiz da Costa, como recebedor da freguezia de S. Mamede desta cidade desde o dia 1.º de novembro de 1852 até 30 de junho de 1854, se proferiu no tribunal de contas o accordo do teor seguinte:

Accordam os do conselho na 1.ª secção do tribunal de contas: visto o requerimento de José Luiz da Costa a fl. 58 d'estes autos, em que pede, pelos motivos que expõe, se julguem extinctas as fianças que havia prestado na qualidade de recebedor da freguezia de S. Mamede desta cidade, desde o 1.º de novembro de 1852 até 30 de junho de 1854, em que findou o seu exercicio, passando a servir de recebedor da 2.ª secção do bairro Alto; visto o accordo proferido a fl. 56 dos mesmos autos, pelo qual se mostra ter sido o supplicante julgado livre de responsabilidade para com a fazenda publica, relativamente a sua gerencia de recebedor da freguezia de S. Mamede, que exerceu no periodo a que em seu requerimento se refere. E verificando-se finalmente pelo officio fl. 62 da direcção geral da thesauraria do ministerio da fazenda, que o supplicante se achava devidamente afiançado quanto ao lugar que desde o 1.º de julho de 1854 passou a exercer de recebedor da 2.ª secção do bairro Alto; julgam portanto em observancia do que dispõe o § 5.º, artigo 13.º do regimento de 27 de fevereiro de 1850, e o n.º 4 do artigo 11.º do decreto, com força da lei, de 19 de agosto de 1859, livres e desembaraçados quaesquer bens depositados, e extinctas as fianças que o supplicante José Luiz da Costa houvesse prestado, para segurança e garantia de sua responsabilidade na parte relativa ao lugar de recebedor da freguezia de S. Mamede desta cidade, e ao tempo

do seu exercicio, contado do 1.º de novembro de 1852 até 30 de junho de 1854. Tribunal de contas, 20 de dezembro de 1859.—Lobo, relator.—Paiva Pereira—Correia Caldeira—Sampayo.—Fui presente, Blanc.

Está conforme.—Secretaria do tribunal de contas, em 3 de janeiro de 1860.—Custodio Francisco Pereira Garcez.

EDITAL

Antonio dos Santos Monteiro, do conselho de Sua Magestade, director da alfandega grande de Lisboa, etc.

Faço saber aos donos ou consignatarios das mercadorias depositadas nos armazens d'esta alfandega e suas dependencias, que no ultimo de dezembro de 1859 prefeziram cinco annos de demora, que, nos termos do artigo 3.º do decreto de 5 de março de 1857, as devem vir despachar, ou habilitar, no prazo de trinta dias, para a continuação do deposito, sob pena de serem vendidas em leilão publico, na conformidade da lei.

E para assim constar, e a fim de que se não possa alegar ignorancia, mandei publicar este no *Diario de Lisboa*, e affixar outros identicos nos logares do estylo.

Alfandega grande de Lisboa, 5 de janeiro de 1860.—O secretario, Manoel Teixeira Basto, o fiz escrever.—Antonio dos Santos Monteiro.

SANTA CASA DA MISERICORDIA DE LISBOA

A mesa da santa casa da misericordia d'esta corte manda annunciar, que no dia 11 do corrente mez ha de pôr novamente em praça o fornecimento de bacias para consumo do hospital dos expostos, sob as condições que serão patentes no acto da arrematação. Contadoria da misericordia de Lisboa, 5 de janeiro de 1860.—O official maior, Antonio Izidoro de Almeida.

CASA PIA DE LISBOA

A administração da casa pia ha de arrematar, se o preço offerecido convier, pelo tempo que decorrer até 31 de dezembro de 1860, a renda da praça dos touros, sita no Campo de Sant'Anna em Lisboa.

A arrematação terá lugar no edificio da casa pia em Belem, no dia 16 de janeiro corrente, da 1 hora ás 3 da tarde.

As condições d'essa arrematação podem examinar-se na contadoria da casa pia em qualquer dia não sanctificado das 9 horas da manhã ás 5 da tarde. Belem, 4 de janeiro de 1860.—O director, Francisco de Paula Heitz.

ADMINISTRAÇÃO CENTRAL DO CORREIO DE LISBOA

CARTAS E JORNAL RETIDOS POR FALTA DE SELLOS

Para Lisboa: Antonio Leonardo Angelo—Braga—Conde do Sobral—Domingos Ferreira Pinto, Duqueza de Palmella—João José da Costa, Juiz eleito da freguezia de Benfica—Manuel Domingues, Maria Adelaide da Gama, Maria Bernarda, Maria da Piedade, Maria da Purificação—Vicente Alves.

JORNAL RETIDO POR FALTA DE FRANQUIA

Para S. Francisco da California: Redacção do Pacific Medical Journal.

—Pela administração central do correio de Lisboa se faz publico que sahirá a 8 do corrente, para o Maranhão, o brigue *Julio*.

A correspondencia será lançada na caixa geral até ao referido dia, e na da estação postal do Terreiro do Paço meia hora antes da qual ali for annunciada para a mala ser levada a bordo.

—Pela administração central do correio de Lisboa se faz publico que sahirá a 7 do corrente, para Londres o vapor *Warrior*.

A correspondencia será lançada na caixa geral até a 1/2 da tarde de 7 do corrente, e na da estação postal do Terreiro do Paço até ás 2 da tarde do mesmo dia.

Administração central do correio de Lisboa, 6 de janeiro de 1860.—O administrador, Luiz José Botelho Seabra.

Relatorio da epidemia da febre amarella em Lisboa, no anno de 1857, feito pelo conselho extraordinario de saude publica do reino, creado por decreto de 29 de setembro de 1857

(Continuado do n.º 4)

FEBRE AMARELLA EM LISBOA EM 1856

No mez de setembro de 1856, quando a epidemia cholerica ia em decadencia na capital, e nos mezes de outubro e novembro, em que apenas appareciam poucos casos, desenvolveu-se no sitio de Belem e nas freguezias de Santa Catharina, S. Paulo, Mercês, Encarnação e Sacramento uma epidemia de febre graves, que no maior numero de casos foi caracterizada com a denominação de typhos, mas em alguns manifestava as formas não dvidosas de febre amarella, não faltando a disposição hemorrahagica, a cor icterica, o vomito preto, e tudo quanto na marcha e duração dos diferentes periodos d'esta doença costuma preceder ou acompanhar aquelles symptoms.

Deve notar-se que no outono de 1856 a tendencia em Lisboa para maior numero de febre graves já se havia feito sentir. Dos bilhetes mortuarios consta com effeito que nos mezes de setembro, outubro e novembro a mortalidade de febre graves, caracterizadas de ataxo-adynamicas, typhoides, typhos foi a seguinte, e maior que nos tres annos antecedentes:

ANNOS	BAIROS	MEZES			TOTAL
		Outubro	Novembro	Dezembro	
1853	Alfama	4	1	3	8
	Rocio	1	3	—	4
	Bairro Alto	2	2	1	5
	Alcantara	11	10	7	28
	Alfama	2	8	5	15
1854	Rocio	2	—	3	5
	Bairro Alto	2	3	6	11
	Alcantara	6	14	24	44
	Alfama	3	5	4	12
	Rocio	—	1	2	3
1855	Bairro Alto	1	—	5	6
	Alcantara	6	13	13	32
	Alfama	7	3	6	16
	Rocio	4	5	3	12
	Bairro Alto	5	11	16	32
1856	Bairro Alto	22	12	20	54
	Alcantara	—	—	—	—

Na mortalidade de 1856 já figura tambem a dos casos de febre amarella, que sem duvida contribuiu para o augmento d'essa mortalidade; mas independentemente de similhante influencia, vê-se que não só nos sitios onde appareceu a febre amarella, mas em outros as febre graves predominaram no outono de 1856; deixando por conseguinte este facto margem para admitir os casos de febre amarella, como um simples accidente d'essas febre graves, que reinam por similhante tempo em Lisboa, ou para fazer acreditar que o germen trazido de fora achou neste outono, mais do que em outros, disposição para o seu desenvolvimento.

O primeiro caso d'esta especie de epidemia deu-se em Belem, nos fins de agosto, na mulher de um pharmaceutico que morava no pateo das cavallarias. Depois adoeceu successivamente o resto da familia, composta de 5 pessoas: destas falleceram 2;

o pharmaceutico foi levemente atacado. Estendeu-se a molestia ás habitações vizinhas, e invadiu quasi todo o grupo de casas, que ficam entre as ruas da Junqueira e a do Embaixador, dando ainda um ou outro caso por Belem, Pedrouços, Ajuda, e bastantes ao longo da rua da Junqueira.

Por fins de agosto e principio de setembro tambem appareceu nas cavallarias reaes de Belem uma epidemia de pneumonias malignas, ou febre typhoides tendo complicação pulmonar, que atacou quasi todos os cavallos. A molestia estendeu-se, mas em menor grau, ás cavallarias pertencentes aos corpos de cavallaria proximos, ás do pateo das cortes nas Necessidades, e ás da guarda municipal. O numero de cavallos atacados n'estas diferentes cavallarias foi proximo a 100, dos quaes morreram 33. O maior numero de casos teve lugar nas cavallarias da casa real, onde adoeeceram 70 cavallos e morreram 20. Não pareceu haver lequelle alguma do similhante entre a molestia, que então atacava os habitantes de Belem e de algumas ruas de Lisboa, e a epidemia que atacava os cavallos.

Em Lisboa os primeiros casos da febre deram-se no principio de setembro na rua dos Cordoeiros, freguezia de Santa Catharina. D'aqui se estendeu o mal para as ruas vizinhas n'esta freguezia e na de S. Paulo. Houve na freguezia de Santa Catharina 27 obitos, o primeiro teve lugar no dia 5 de setembro, o ultimo no dia 15 de dezembro. As ruas mais atacadas foram a rua dos Cordoeiros, em que falleceram 12, e a travessa do Calbral em que falleceram 4.

Na freguezia de S. Paulo o numero dos fallecidos d'esta molestia foi 21. No primeiro caso fatal a morte teve lugar no dia 13 de setembro, o ultimo foi no dia 28 de dezembro. As ruas mais atacadas foram a rua de S. Paulo, em que houve 5 mortos, a calçada da Bica Grande, onde houve 4, o beco do Aypreste que teve 4, a calçada de S. João Nepomuceno que teve 4.

Na freguezia das Mercês houve só 2 fallecidos d'esta molestia, 1 em 22, e outro em 24 de setembro. Por este tempo começava a apparecer a molestia na rua de S. Roque, freguezia do Sacramento. O primeiro caso manifestou-se na mulher do pharmaceutico, Lourenço José Peres, na casa n.º 55; falleceu no dia 25 de setembro. Depois foi atacado seu marido, tres filhas e quasi todas as pessoas que moravam n'essa propriedade. A molestia estendeu-se logo ás propriedades d'essa rua, principalmente do lado que foi primitivamente atacado depois em novembro o outro lado da rua tambem foi bastante vexado. Em seguida a molestia passou ás ruas vizinhas, mas fazendo muito menos victimas. O numero dos fallecidos n'esta freguezia foi 23. O ultimo caso fatal teve lugar em 8 de dezembro. Suppõe-se que antes dos casos da familia Peres, já n'esta freguezia tinha havido 2 ou 3 fortemente suspeitos.

O maior numero de mortes n'esta freguezia teve lugar na rua de S. Roque que foram 14. Os outros casos fataes deram-se por outras ruas da freguezia.

Na freguezia da Encarnação o numero dos obitos devidos a esta molestia foi 14, espalhados pelas diferentes ruas da freguezia. O maior numero, 8, verificou-se em novembro.

Os casos com a forma mais bem caracterizada de febre amarella não foram em grande numero, supposto que de alguns não houve participação official. Os documentos officiaes dão apenas em Lisboa 6 casos no mez de outubro, e 8 no de novembro com esse nome. Outros casos foram denominados mais geralmente com o nome de typhos ou febre typhoides; mas n'estes havia bastante do que pôde considerar-se como a forma typhosa que apparece nas epidemias de febre amarella, e que é produzida pelo mesmo germen morbifico. Alguns facultativos, depois de ter melhor conhecido a molestia reinante, reformaram o seu primeiro diagnostico, dando a estes febre o nome de febre amarella. E bem se via que os differentes casos da febre, que então appareciam, não eram senão diversas gradações e formas da mesma molestia.

Pelos bilhetes de obito vê-se que houve em Belem 35 fallecidos d'essas febre que então reinavam, sendo 23 homens e 12 mulheres; o maior numero foi 18 em outubro e depois 10 em novembro. A rua da Junqueira, o pateo da alfandega vella tiveram o maior numero de casos. Em Lisboa nos sitios mencionados falleceram da febre 87 individuos: 62 homens e 25 mulheres. O maior numero de obitos teve lugar em novembro, 43; depois em outubro 24, em setembro 10, e em dezembro 10. As ruas mais acommettidas foram: a de S. Roque, a dos Cordoeiros, a calçada da Bica, a rua de S. Paulo, e outras na vizinhança, em menor grau.

O hospital estabelecido na Junqueira só chegou a receber 10 doentes da epidemia, o primeiro em principios de novembro; foram 4 os fallecidos. Foi observado o vomito preto e a cor icterica. A 28 do mesmo mez ficou o hospital sem doentes.

O hospital de S. José tambem recebeu alguns doentes de febre amarella. No de Sant'Anna trataram-se 4, dos quaes 1 falleceu, e pela autopsia verificou-se tor o fígado com manchas amarellas, e no canal gastro-intestinal induto escuro.

A origem da epidemia ficou envolvida em bastante obscuridade. Motivos para suspeitar a importação não faltaram absolutamente, mas não existem documentos para a provar de modo satisfactorio. Já foi dito como n'essa epocha a febre amarella foi levada ao Porto pelos navios do Brazil; o porto de Lisboa recebia da mesma procedencia navios, que de certo não estavam em melhores circumstancias. Mas nenhum dos indicios, que resultam das indagações feitas, pode ser levado a ponto de dar demonstração clara do facto da importação. É obvio o motivo da difficuldade de achar estas provas, principalmente quando desde o principio não se está bastante prevenido para as procurar. Os que estariam mais no caso de as fornecer, ou não existem, ou se vivem ainda, estão na posição de recear comprometter-se por uma narração fiel.

Tambem se pretendeu achar a causa da epidemia de Belem em uma grande estrutura, que existia proxima das cavallarias. É certo que desde muitos annos existe ali a viciosa pratica de manter esse enorme monturo, o qual todavia não explica de per si o desenvolvimento epidemico; não só pelo facto de existir ha muitos annos, sem produzir tal molestia, como tambem porque n'esse mesmo anno de 1856 ella se desenvolveu, e quasi ao mesmo tempo, em outros logares, onde se não dava essa causa local.

A esta causa se quiz igualmente attribuir a epidemia, que acompanhou a epidemia de Belem; mas para rejeitar esta explicação existem as mesmas razões, que já se produziram em relação á molestia que atacou a especie humana.

A relação que houve entre os casos de Belem e os de Lisboa, e o modo de transmissão da molestia, se a houve, ficou desconhecida.

E se estas em resumo as occurrencias mais conhecidas da epidemia, desenvolvida nos mezes de setembro, outubro e novembro de 1856, em alguns dos bairros de Lisboa. Nem todos os que a observaram julgaram os casos do mesmo modo; mas se em parte foi isso devido á forma um tanto dvidosa, e á limitada extensão da molestia, podia tambem concorrer para similhante dvidosa a novidade da observação para quasi todos os facultativos, que viram e trataram os doentes.

Em quanto estas febre appareciam em Belem, S. Roque e Bica, extinguia-se a cholera-morbus em

toda a cidade, que ficou nos outros bairros reduzida ao seu estado ordinario de salubridade. Notava-se contudo uma certa disposição hemorrahagica nas molestias em geral, nas ulceras, nas feridas, nas mordeduras das bixas; e havia tambem uma diffusão do sangue, que recordava o que se estava passando nos sitios accommettidos de febre amarella. Ao mesmo tempo na prisão do limoeiro se declarava uma forte epidemia de escorbuto, a que este estabelecimento não é sujeito, apesar de ter muitas das condições que a isso predispoem. O numero dos atacados não foi grande, mas 26 o foram fortemente, apresentando formas que esta molestia poucas vezes toma em o nosso paiz, e dando lugar á terminação fatal de 12 dos atacados. Em janeiro a molestia estava extincta.

É notavel a coincidência das duas epidemias de escorbuto no limoeiro e da febre amarella em outros pontos da cidade; e quando lembra a analogia que existe, a certos respectos, nas duas ordens de molestias, especialmente na diffusão do sangue e na disposição ás hemorrahagias, não admira-se se os casos de escorbuto do limoeiro tomassem a forma de febre amarella, ou de outro modo se desenvolvesse ella na prisão; o que todavia não teve lugar em nenhum caso.

Já em 1833 se observou, depois da epidemia choleric, uma forte disposição hemorrahagica, tomando em muitos casos a forma escorbutica.

Fazendo menção das circumstancias mais notaveis, que precederam a manifestação da epidemia de febre amarella em 1857, o conselho julga dever ainda notar, para que se possa fazer melhor a comparação da indole das epidemias de cholera-morbus e da febre amarella, o seguinte:

- 1.º Que a epidemia choleric, começando em Lisboa no mez de outubro de 1855, continuou durante o inverno sem notavel desenvolvimento.
- 2.º Que durante o inverno se desenvolveu em povoações vizinhas da capital, e existia allem d'isso em outras mais distantes, fazendo em algumas consideraveis estragos.
- 3.º Que na capital não houve facto averiguado, que denotasse ter havido importação pelo porto de Lisboa. Mais relação pareceu ter a invasão da doença com a sua marcha geral na ultima incursão pela Europa desde 1852, até penetrar no reino visinho de Hespanha em 1853, e depois n'esse mesmo anno e nos seguintes em Portugal.

É certo pelo menos que desde que primeiro appareceu no Minho, no Algarve e no Alentejo, nunca mais deixou de se ir propagando pelo reino, até se desenvolver com força em 1855, e em Lisboa em 1856. Todavia é tambem certo que para a ilha da Madeira foi a cholera importada da capital, como se verá do respectivo relatorio.

4.º Que a epidemia choleric em Lisboa se manifestou por casos disseminados, não parecendo irradiar de modo especial de alguma rua ou bairro para o resto da cidade.

5.º Que os estabelecimentos publicos de caridade foram mais accommettidos relativamente.

6.º Que a molestia atacava em geral os individuos, que viviam em mais condições hygienicas, e poupava os mais abastados; sendo provavelmente por isso que a cidade baixa foi então menos flagellada.

7.º Que os individuos enfermos, velhos, e debilitados eram os mais atacados da cholera. Que as mulheres foram atacadas quasi na mesma proporção que os homens; e que as creanças não foram poupadas.

8.º Tendo-se desenvolvido em alguns pontos da capital a febre amarella, quando em toda a cidade já declinava muito a cholera-morbus, esta epidemia não pareceu ser sensivelmente modificada pela influencia d'aquella outra. Entretanto notou-se que, em um ou outro caso de cholera, o vomito foi de materia escura.

(Continua.)

PARTE NÃO OFFICIAL

NOTICIAS DO REINO

