

ASSIGNATURAS

Por um anno	104000
Por seis mezes	56000
Por tres mezes	34000
Avulso por folha	4040
Anuncios, por linha	4060

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

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

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

PARTE OFFICIAL

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA FAZENDA

DIRECÇÃO GERAL DOS PROPRIOS NACIONALES

VENDA DE FOROS, CENSOS E PENSÕES

NA POSSE E ADMINISTRAÇÃO DA FAZENDA NACIONAL

NA CONFORMIDADE DOS DECRETOS

DE 30 DE AGOSTO E 21 DE OUTUBRO DE 1882,

DECLARADO PELA CARTA DE LEI DE 9 DE MAIO DE 1887,

COM APLICACÃO AO CAMINHO DE FERRO DO NORTE

Em cumprimento dos referidos decretos e carta de lei se annuncia, que vão andar em praça os fóros constantes da seguinte lista, para se proceder á sua arrematação, no dia abaixo designado, pelo maior lance que se offerecer, devendo o seu pagamento verificar-se nos cofres respectivos, dentro de 30 dias, pela forma seguinte: uma quarta parte em moeda metalica, e tres quartas partes em titulos de divida fundada interna ou externa, pelo seu valor nominal; sendo porém livre aos arrematantes pagar em prestações, e nas mesmas especies de moeda, entregando a primeira terça parte dentro do mesmo praso, e aceitando letras pelas restantes, a um, dois e tres annos, com o juro annual de 5 por cento; ficando os mesmos arrematantes, no caso de falta, responsaveis pelo prejuizo que resultar á fazenda nacional da nova praça, a que os fóros serão levados, bem como prohibidos de lançar n'elles; tudo em conformidade com a respectiva legislação, cuja observancia foi suscitada pela portaria do ministerio da fazenda de 21 de agosto de 1887, e mais disposições posteriores.

Lista 1709

ARREMATACÃO PERANTE O GOVERNADOR CIVIL DO DISTRICTO ABAIXO DECLARADO

NO DIA 5 DE JUNHO DE 1890

Fóros incorporados na fazenda nacional

que voltam á praça pela 2.ª forma do artigo 11.º

do decreto de 21 de outubro de 1882

DISTRICTO DE BRAGA

CONCELHO DE VILA VERDE

Comenda de Valdeu

26764 Fóro de 187 1/2 réis, tres alqueires de meado, tres quartos de um almeido de vinho, tres oitavos de um quartilho de manteiga, e gallinha e meia, imposto no casal da Tomada, sito na freguezia de S. Salvador de Valdeu: praso em vidas. Emphyteuta Manuel de Araujo—328012.

26765 Fóro de 465 réis, imposto no casal da Sereia, sito na freguezia de S. Salvador de Valdeu: praso em vidas. Emphyteuta Francisco Dias—68975.

26766 Fóro de 1806 1/4 réis, imposto no chão do Moimho, sito na freguezia de S. Salvador de Valdeu: praso em vidas. Emphyteuta Manuel José Fernandes—158918.

26767 Fóro de 562 1/2 réis, imposto no praso denominado da Serra, situado na freguezia de S. Salvador de Valdeu: praso em vidas. Emphyteuta João Francisco—88437.

26768 Fóro de 1866 réis, imposto no casal da Cortinha, sito na freguezia de S. Salvador de Valdeu: praso em vidas. Emphyteuta Manuel de Oliveira—248975.

26769 Fóro de 742 1/2 réis, imposto no casal de Abrogeira, sito na freguezia de S. Salvador de Valdeu: praso em vidas. Emphyteuta José Martins—118137.

26770 Fóro de 97 1/2 réis, quatro alqueires e meio de meado (milhão e centeio), dois alqueires e um quarto de vinho cozido, tres quartos de um quartilho de manteiga, e tres quartos de uma gallinha, imposto no casal de Mourello, sito na freguezia de S. Salvador de Valdeu: praso em vidas. Emphyteuta João Antunes da Costa—438587.

26771 Fóro de 97 1/2 réis, quatro alqueires e meio de meado, dois alqueires e um quarto de vinho cozido, gallinha e meia, e tres quartos de um quartilho de manteiga, imposto no casal de Chouzinha, sito na freguezia de S. Salvador de Valdeu: praso em vidas. Emphyteuta Custodio de Oliveira—448551.

26772 Fóro de 232 1/2 réis, e gallinha e meia, imposto no casal dos Aldadores, sito na freguezia de S. Salvador de Valdeu: praso em vidas. Emphyteuta Domingos Gonçalves—58966.

26773 Fóro de 16740 réis, imposto no casal da Cortinha, sito na freguezia de S. Salvador de Valdeu: praso em vidas. Emphyteuta Narciso Martins—268100.

26774 Fóro de 168 3/4 réis, tres alqueires e tres quartas de meado (milho grosso e centeio), tres quartos de um almeido de vinho cozido, tres oitavos de uma canada de manteiga, e tres quartos de uma gallinha, imposto no casal da Cortinha, sito na freguezia de S. Salvador de Valdeu: praso em vidas. Emphyteuta Francisco Antonio Fernandes—368827.

26775 Fóro de 105 réis, quatro alqueires e sete oitavos de meado, dois alqueires e um quarto de vinho cozido, tres quartos de uma gallinha, e tres quartos de um quartilho de manteiga, imposto no casal de Gouvim Velho, sito na freguezia de S. Salvador de Valdeu: praso em vidas. Emphyteuta Francisco Simões—46951.

CONCELHO DE BARCELLOS

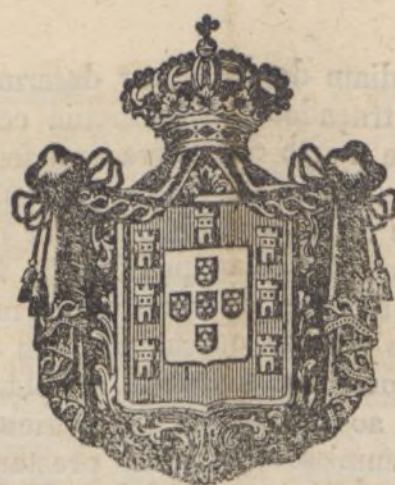
Inventario n.º 84

26776 Fóro de 167 1/8 réis, um alqueire e vinte e nove sessenta e quatro avos de meado, e tres quartos de um ovo, imposto em parte do casal de Quintosgo, sito na freguezia de S. Martinho de Baçães: praso em vidas. Emphyteuta José Antonio Ferreira—98314.

26777 Fóro de tres quartas de um alqueire de meado, tres dezeses avos de uma gallinha, e tres quartos de um ovo, imposto em parte do casal de Quintosgo, sito na freguezia de S. Martinho de Baçães: praso em vidas. Emphyteuta Manuel José Teixeira—58200.

26778 Fóro de 7 1/2 réis, e tres quartas de um alqueire de meado, imposto em pertença do casal da Fonte, sito na freguezia de S. Martinho de Baçães: praso em vidas. Emphyteuta Manuel José Teixeira—48761.

26779 Fóro de quinze sessenta e quatro avos de um alqueire de meado, e tres ovos e tres quartos,



ASSIGNATURAS

Por um anno	124000
Por seis mezes	64000
Por tres mezes	34000

Comunicados e correspondencias, por linha 4060

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 comunicados, deve vir acompanhada da importância das assignaturas ou do preço das publicações pedidas, sem o que n.º 1.º não dará destino. Os annuncios serão dirigidos á loja da venda do DIARIO DE LISBOA, rua Augusta n.º 224 e 226.

FOLHA OFFICIAL DO GOVERNO PORTUGUEZ

imposto nas leiras das Raminhas, sitas na freguezia de Durães: praso em vidas. Emphyteuta João Marques—18786.

Comenda de Villa Cova

26780 Fóro de vinte e um alqueires e tres quartas de meado, quatro gallinhas e sete oitavos, e tres quartos de um frangão, imposto em um praso, chamado de Manuel Alves, sito na freguezia de Santa Maria de Villa Cova: praso em vidas. Emphyteuta José Manuel do Valle (tem consorte)—140580.

26781 Fóro de 162 réis, e treze alqueires e sete oitavos de meado, imposto em varias propriedades, sitas na freguezia de Santa Maria de Villa Cova: praso em vidas. Emphyteuta Francisco Fernandes (tem consorte)—83459.

26782 Fóro de vinte alqueires e um dezeses avos de meado, tres quartos de uma gallinha, e tres quartos de um frangão, imposto em varias propriedades, sitas na freguezia de Santa Maria de Villa Cova: praso em vidas. Emphyteuta Manuel José da Eira (tem consorte)—1195720.

26783 Fóro de tres quartos de um capão, imposto no campo da Nogueira de Palmeira, sito na freguezia de Santa Maria de Villa Cova: praso em vidas. Emphyteuta Manuel José Gonçalves de Palmeira—28100.

Somma R. 6718356

Declara-se que os fóros estão todos reduzidos, e que o laudemio é de quarentena conforme a lei.

Primeira repartição da direcção geral dos proprios nacionaes, 24 de abril de 1860.—Antonio Joaquim da Silva.

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS,

COMMERCIO E INDUSTRIA

DIRECÇÃO GERAL DAS OBRAS PUBLICAS

Repartição de obras publicas

Tendo a experiencia mostrado a necessidade de aperfeiçoar o systema actualmente seguido na confecção dos projectos para construcção das estradas do reino, a fim de que os ditos trabalhos technicos offereçam sempre os elementos necessarios para que sejam facil e exactamente apreciados: ha por bem Sua Magestade El-Rei, ordenar que na elaboração dos referidos projectos se observe o programma que foi confeccionado para esse fim pelo conselho das obras publicas, e que baixa com a presente portaria, assignado pelo visconde da Senhora da Luz, director geral das obras publicas n'este ministerio; cumpri-do que pelo mesmo director geral sejam expedidas as ordens necessarias para execução do dito programma: o que se lhe comunica para os devidos effeitos.

Pago, em 24 de abril de 1860.—Antonio de Serpa Pimentel.—Para o visconde da Senhora da Luz, director geral das obras publicas n'este ministerio.

Programa a que se refere a portaria d'esta data respectivo aos estudos que devem preceder a construcção das estradas.

Artigo 1.º

Os estudos ou trabalhos preliminares para a construcção das estradas são de tres especies:

1.ª Reconhecimento chorographico que tem por objecto principal mostrar a preferencia que se deve dar a uma certa directriz da estrada em relação a outra qualquer, entre os dois pontos extremos que se pretendem comunicar.

2.ª Ante-projecto que tem por fim fixar pela maior parte os pontos intermedios da directriz, definir em geral as diferentes obras que exigir o seu traçado, e estimar em grosso as despesas.

3.ª Projecto definitivo no qual se deve acabar de determinar o traçado em todos os seus pontos, descrever e medir completamente todas as obras, estabelecer o modo da sua execução, e orçar o mais exactamente possível o seu custo.

RECONHECIMENTO CHOROGRAPHICO

Artigo 2.º

As peças que devem compor estes estudos são as seguintes:

PEÇAS GRAPHICAS OU DESENHOS

1.º Uma carta chorographica na escala $\frac{1}{100000}$.

2.º Perfil longitudinal. Escala $\frac{1}{10000}$ para as distancias horizontaes, e dez vezes maior para as alturas.

Artigo 3.º

Para facilitar a construcção da carta chorographica serão postos á disposição do engenheiro pelo ministerio das obras publicas, os dados ou trabalhos que a commissão geodesica ou outra qualquer repartição poder fornecer sobre a chorographia d'aquella parte do paiz.

Artigo 4.º

As linhas de agua e de cumieada, e o relevo em geral do terreno será representado na carta chorographica, na qual se inscreverão as cotas de altura que possam dar a mais exacta idea d'este relevo.

Artigo 5.º

Todas as cotas serão referidas ao nivel do mar, excepto nas localidades aonde não houver trabalhos geodesicos ou barometricos que permitam esta referencia.

O systema adoptado para a representacão do relevo do terreno será o de agnadas.

Artigo 6.º

Tambem serão marcadas na mesma carta as directrizes que se compararem, as povoações principaes comprehendidas n'aquella zona, e as estradas que a atravessarem, notando-se nas referidas directrizes os pontos em que são cruzadas pelas linhas de limites das freguezias e concelhos.

Artigo 7.º

Alem do nivelamento longitudinal serão feitos todos os mais que for necessario, seguindo em diferentes direcções as linhas mais pronunciadas do terreno, como fundo dos valles, cumiadas, escarpados, vallas, caminhos, etc.

Artigo 8.º

Todos estes nivelamentos fornecerão um sufficiente numero de cotas de altura, que, auxiliando o engenheiro na escolha da directriz, o ajudarão ao mesmo tempo, transferidas para a carta, a representar o terreno e a justificar aquella escolha.

Artigo 9.º

Uma memoria em apoio do traçado adoptado. Esta memoria deverá essencialmente conter:

1.º Os dados estatísticos que se julgarem necessarios sobre a população, commercio e industria do

territorio a que der serventia a estrada, e sobre a circulação dos caminhos existentes entre os pontos que se pretendem comunicar com a nova estrada.

2.º A indicação geral das obras a effectuar.

3.º A comparação do custo dos diversos traçados que se estudarem.

Artigo 10.º

Na escolha do traçado, não só se terão em vista as relações existentes entre os pontos que se pretendem comunicar, mas muito especialmente as que podem ser desenvolvidas pela nova via de comunicação.

ANTE-PROJECTO

Artigo 11.º

As peças que devem compor o ante-projecto são as seguintes:

PEÇAS GRAPHICAS OU DESENHOS

1.º Planta geral na escala $\frac{1}{10000}$.

2.º Perfil longitudinal. A escala das distancias horizontaes será a mesma da planta; a das alturas dez vezes maior.

3.º Perfis transversaes. Escala $\frac{1}{1000}$.

4.º Desenhos-typos das obras de arte. Escalas de $\frac{1}{100}$ a $\frac{1}{1000}$.

Artigo 12.º

Na planta geral se representará á direita e á esquerda da directriz até á distancia, pelo menos de 300 metros de cada lado, os accidentes principaes do terreno, as linhas de agua, as povoações e as estradas e caminhos, notando na mesma directriz os pontos em que for cortada pelas linhas de limites das diferentes freguezias e concelhos que atravessarem.

Artigo 13.º

As povoações de certa importancia em relação á estrada que se acharem fóra d'aquella zona, não deixarão de ser indicadas na planta, podendo a sua posição ser fixada por estimativa, na falta de outros meios facies.

Artigo 14.º

Na planta se escreverão tambem as cotas principaes do perfil longitudinal e as mais do terreno, á direita e á esquerda da directriz, que for necessario para justificar o traçado adoptado, obtendo estas cotas tanto da carta chorographica previamente levantada, como dos nivelamentos que em linhas transversaes á directriz para esse fim subsidiariamente se julgarem dever effectuar.

Artigo 15.º

Alem d'isto, para se estabelecer uma perfeita correspondencia entre o perfil longitudinal e a planta, se transferirão para ella os pontos principaes do mesmo perfil, e especialmente as divisões kilometricas, as balizas de angulos, os limites dos treinos e a situação das obras de arte.

Artigo 16.º

As niveladas para o perfil longitudinal de um ante-projecto, na maior parte dos casos, não precisarão ser de menos de 100 metros de extensão.

Artigo 17.º

Os perfis transversaes levantar-se-hão só aonde forem indispensaveis para dar com o perfil longitudinal sufficiente idea da configuração do terreno da facha que for occupada pela estrada e junto a ella.

Para isto será sufficiente construi-los n'uma extensão dupla da largura da mesma estrada. Os nivelamentos porém effectuados para se construírem estes perfis transversaes poderão estender-se alem d'aquelles limites, se assim for necessario, para dar algumas das cotas de um e outro lado da directriz que se devem transferir á planta para justificar o traçado, como acima se estabeleceu.

Artigo 18.º

Em certas porções do traçado em que isso convier se representará na planta o perfil longitudinal ou os perfis transversaes rebatidos.

Artigo 19.º

No perfil longitudinal o plano de comparação será inferior ao terreno. As cotas de comprimento serão inscritas em duas linhas horizontaes, proximo da margem inferior do papel: uma aonde se indicará a divisão kilometrica em algarismos romanos, a contar da origem, com a sua sub-divisão em algarismos arabicos; outra para se indicarem os comprimentos parciais entre duas cotas consecutivas de nivelamento. N'uma terceira linha, superior ás duas, se escreverá o comprimento dos treinos e a sua declividade.

Artigo 20.º

Proximo da margem superior do papel haverá uma quarta linha aonde se indicará a extensão do traçado dentro dos limites de cada freguezia, e a posição dos angulos e dos perfis transversaes. No logar dos angulos se escreverá o seu numero de graus, e no dos perfis transversaes o respectivo numero de ordem.

Artigo 21.º

Todas as obras de arte serão figuradas pelos seus côrtes no perfil longitudinal.

Artigo 22.º

No perfil longitudinal se indicará com tinta preta a linha do terreno, com tinta vermelha a linha do projecto, e com tinta azul o nivel das aguas minimas e o das inundações aonde as houver.

Artigo 23.º

As cotas, tanto do perfil longitudinal, como dos perfis transversaes, serão referidas ao mesmo plano de comparação, e quando possível ao nivel do mar.

Artigo 24.º

Nos perfis transversaes a cota sobre o eixo da estrada será escripta de um modo distincto das outras. Esta cota será a mesma do perfil longitudinal.

Artigo 25.º

A natureza do terreno será indicada genericamente no perfil longitudinal e nos perfis transversaes, com o fim de melhor se averiguar quaes são os materiais que se podem aproveitar na construcção, ou quaes as difficuldades que se podem encontrar nos côrtes e aterros.

Artigo 26.º

PEÇAS ESCRITAS

1.ª Uma memoria descriptiva do traçado e das obras. Esta memoria deverá ser acompanhada:

1.º Dos mappaes dos alinhamentos, dos treinos e das obras de arte, tudo na ordem da sua situação, em referencia á divisão kilometrica e ás balizas do traçado.

2.º Medição em grosso das terraplanagens (terrassements) e de todas as mais obras.

3.º Estimativa das despesas divididas nos seguintes capitulos:

1.º Estudos; 2.º, expropriações; 3.º, terraplanagens;

4.º, pavimento da estrada; 5.º, obras accessorias, como muros de sucalco e de vedação, revestimentos, etc.; 6.º, obras de arte; 7.º, administração e fiscalisação.

PROJECTO DEFINITIVO

Artigo 27.º

As peças que devem compor estes estudos são as seguintes:

PEÇAS GRAPHICAS OU DESENHOS

1.º Planta geral do traçado na escala $\frac{1}{10000}$.

2.º Perfil longitudinal na mesma escala da planta e dez vezes maior para as alturas.

3.º Perfis transversaes. Escala $\frac{1}{1000}$ para os comprimentos e alturas.

4.º Desenhos das obras de arte. Escalas de $\frac{1}{100}$ a $\frac{1}{1000}$, mas adoptando só relações simples e decimaeas como as das indicadas.

5.º Plantas parcelares para as expropriações. Escala $\frac{1}{1000}$.

Nestas plantas se notará o nome do respectivo concelho e freguezia, o nome do proprietario e do arrendatario havendo-o, a área do terreno a expropriar e o genero de cultura.

Um numero de ordem em referencia ao mappa das expropriações estabelecerá a correspondencia entre estas duas peças do projecto.

Artigo 28.º

PEÇAS ESCRITAS

1.ª Memoria descriptiva, acompanhada dos mappaes dos alinhamentos rectos, das curvas, dos treinos e das obras de arte.

2.ª A medição geral e completa das terraplanagens, e de todas as mais obras, acompanhada do mappa das expropriações.

3.ª A serie de preços.

4.ª O orçamento.

Artigo 29.º

A memoria descriptiva (devis et cahier des charges) será composta dos seguintes capitulos:

1.º Descripção geral do traçado em planta e perfil. N'este capitulo entram os mappaes dos alinhamentos e dos treinos.

2.º Pavimento da estrada.

3.º Obras accessorias.

4.º Obras de arte.

5.º Indicação dos logares de extracção dos materiais, modo de extracção e transporte.

6.º Modo de execução dos aterros e escavações e das mais obras.

7.º Natureza e qualidade dos materiais, sua recepção e emprego.

8.º Condições geraes e particulares das empreitadas.

Artigo 30.º

A medição (metré) será composta dos seguintes capitulos:

1.º Terraplanagens, incluindo os mappaes da cubatura das terras e do seu transporte avaliado pelas distancias dos centros de gravidade, das escavações e aterros.

2.º Pavimento da estrada.

3.º Obras accessorias.

4.º Obras de arte.

5.º Expropriações.

Artigo 31.º

A serie dos preços será composta dos seguintes capitulos:

1.º Preços elementares: jornaes, materiais, transportes.

2.º Preços compostos.

Artigo 32.º

O orçamento será composto dos seguintes capitulos: 1.º, estudos; 2.º, expropriações; 3.º, terraplanagens; 4.º, pavimento da estrada; 5.º, obras accessorias; 6.º, obras de arte; 7.º, administração e fiscalisação.

Ministerio das obras publicas, commercio e industria, em 24 de abril de 1860.—Visconde da Luz.

TRIBUNAL DE CONTAS

No processo de julgamento da conta da responsabilidade de Antonio Borges Pereira da Silva, como sub-director e thesoureiro da alfandega da cidade de Miranda, no anno economico de 1856 a 1857, se proferiu no tribunal de contas o accordo do teor seguinte:

Accordam do conselho no tribunal de contas: que visto o relatório fl. 41 d'este processo, relativo á liquidação, e o ajustamento da conta da responsabilidade de Antonio Borges Pereira da Silva, na qualidade de sub-director e thesoureiro da alfandega da cidade de Miranda, no anno economico de 1856 a 1857: visto o estado de ajustamento da conta fl. 1 e 2, d'onde se manifesta ser o debito importante na somma de 3:113564 réis, e o credito tambem importante em outra igual quantia que se compõe de

a referida comissão, no dito dia 30 do corrente, pelas onze horas da manhã, na sala das suas sessões, no dito hospital, em presença dos concorrentes, e que no mesmo acto se procederá a licitação pública para a venda, ou arrendamento, de cada um dos mencionados prédios, com o maior lance relativo que constar das mesmas propostas, e na espécie, quanto a venda, que mais convier ao estabelecimento, para se arrematar, no caso de convir ao hospital maior lance oferecido;

Que as condições para os ditos contratos, bem como a referida planta e alçado, podem ver-se na contaduría do mesmo hospital, aonde também se prestarão quaesquer esclarecimentos sobre este assumpto, em todos os dias não santificados, das nove horas da manhã ás tres da tarde;

Que, finalmente, no local indicado encontrarão os interessados, desde o meio dia até ás seis horas da tarde, quem lhes mostre os terrenos, os materiais de cantaria e alvenaria, e de quaesquer explicações que desejarem.

Contaduría do hospital de S. José, 18 de abril de 1860.—O official maior, Manuel Cesario de Araujo e Silva.

PARTE NÃO OFFICIAL

CORTES

CAMARA DOS DIGNOS PARES

EXTRACTO DA Sessão de 23 de ABRIL
PRESIDENCIA DO EX.º SR. VISCONDE DE LABORIM,
VICE-PRESIDENTE

Secretários: os dignos pares (Conde de Mello
(D. Pedro Brito do Rio
(Assistia o sr. ministro das obras publicas.)

As duas horas e tres quartos da tarde, achando-se presente numero legal, o sr. presidente declarou aberta a sessão.

Lida a acta da sessão antecedente, julgou-se approvada, por não haver reclamação em contrario. Deu-se conta da seguinte correspondencia:

Um officio do ministerio da justiça enviando para serem distribuidos pelos dignos pares sessenta exemplares das propostas apresentadas á camara dos srs. deputados em sessão de 29 de fevereiro do corrente anno.

Mandaram-se distribuir.

—da presidencia da camara dos srs. deputados enviando uma proposição sobre a alteração dos direitos de entrada da aguardente estrangeira, e de outros generos.

A comissão de administração publica.

O sr. Visconde de Fontes Arcada:—sr. presidente, é unicamente para fazer uma pequena observação a v. ex.ª

Para a ordem do dia da ultima sessão estavam dadas duas interpellações, das quaes uma era minha; como porém depois de alguma discussão a hora se achasse adiantada, e não podesse por conseguinte ter logar a minha interpellação, v. ex.ª deu para ordem do dia da primeira sessão que houvesse, o projecto dos caminhos de ferro, e depois a minha interpellação.

Ora, sr. presidente, depois da ordem do dia estar dada, parece-me que só por um caso extraordinario é que se podia alterar; principalmente porque n'aquelle dia, como v. ex.ª ha de estar lembrado, a sessão começou mais tarde, porque, sem que eu queira fôr censura alguma a v. ex.ª, mas para contar um facto, estavam trabalhando as comissões, e não havia gente para se poder abrir a sessão. Era esta mais uma razão, permitta-me v. ex.ª que lhe diga, para que v. ex.ª attendesse aos direitos de um seu collega que tinha pedido a palavra para uma interpellação, que v. ex.ª já tinha dado para ordem do dia, e que se devia realizar. Por consequencia, pediria a v. ex.ª que a minha interpellação possa ter logar, por isso que estava dada para ordem do dia, e porque é de uma natureza que não pôde levar muito tempo, e ficando, como ficou, para depois da primeira parte da ordem do dia de hoje, ficará também para depois da ordem do dia de amanhã, e assim se vão successivamente passando dias sem que ella tenha logar. Este negocio de caminho de ferro é sério, e ha de levar algum tempo á camara, e por tanto eu peço que v. ex.ª tivesse a bondade de me dar a palavra para quando viesse o sr. ministro do reino a fim de poder verificar a minha interpellação, isto no caso de poder ser hoje, porque ficará para amanhã se houver algum inconveniente; mas o que desejo é que não fique procrastinada indefinidamente.

O sr. Presidente:—expoz ao digno par que o regimento o autorisa para dar antes ou depois da ordem do dia as interpellações, isto é, quando julgar conveniente que ellas devam ter logar; entretanto como deseja em tudo concordar com o digno par dar-lhe a palavra antes da ordem do dia, sendon necessario contudo que s. ex.ª se restrinja de modo que possa concluir a sua interpellação dentro do prazo de meia hora.

O sr. Larcher:—mandou para a mesa uma representação assignada por muitos habitantes de Castello de Vide, na qual pedem que não seja alterada a directriz para o caminho de ferro do norte.

O sr. Marquez de Vallada:—protesta que se continue no systema enunciado pelo sr. presidente ao sr. visconde de Fontes Arcada de que, verificando-se a sua interpellação, só a poderia fazer no prazo de meia hora, por ser esse o tempo marcado para as interpellações; pois que isso seria o modo de acabar indirectamente com ellas. Tal não é o contido o sentido da proposta do digno par o sr. visconde de Alagés; e elle orador ha de pugnar com todas as suas forças para serem mantidas as garantias e immutabilidade dos dignos pares. O sr. visconde de Fontes Arcada tinha annunciado a sua interpellação, e esta fora dada para ordem do dia; e assim assiste-lhe o direito de fallar o tempo necessario para a verificar.

Elle orador quiz protestar portanto contra o procedimento que se pretendia inaugurar, porque as interpellações são um direito que se não deve abdicar nos governos constitucionaes, e por sua parte ha de pugnar que o governo constitucional se mantenha n'este paiz, como ha de fazer que seja mantida a liberdade de imprensa.

O sr. Margiochi:—pediu a palavra para mandar para a mesa uma representação dos habitantes do concelho municipal da Golegã, em que se pede a esta camara que não approve o projecto que veio da camara dos srs. deputados, e que diz respeito aos direitos de cereaes e aguardente. Sem comprometter elle apresentando a sua opinião a respeito do que pedem os signatarios da alludida petição, entende que tem cumprido o seu dever mandando a para a mesa, e pede que se lhe dê o devido destino.

O sr. Barão de Porto de Moz:—participou estar encarregado pelo sr. visconde da Granja de declarar á camara que s. ex.ª não podia comparecer á sessão por motivo de doença, e que um dos motivos que o instigava a fazer esta declaração era estar assignado com declarações no parecer que se discutia.

O sr. Visconde de Alagés:—pediu a palavra sobre o objecto a que acabava de referir-se o sr. Marquez de Vallada.

Acredita que a proposta que elle orador teve a honra de apresentar á camara não prejudica o direito que s. ex.ª e o sr. visconde de Fontes Arcada com razão pretendem fazer vingar.

Aquella proposta é bem explicita: ou a interpel-

lação é ordinaria, vem a ser, das que se annuncião e communicam depois ao ministro respectivo, que, julgando-se habilitado para satisfazer, assim o declara, e então ella se dá para ordem do dia; ou é da natureza das que os dignos pares em forma de pergunta dirigem aos srs. ministros, e que promptos estes a satisfazer poderão então ter logar dentro do prazo de meia hora, prolongando-se este prazo unicamente no caso de a camara o julgar conveniente pela importancia e urgencia do objecto.

Reconhece-se pois que a sua proposta não prejudica as interpellações quando são desta ultima natureza, e em quanto ás outras muito menos as prejudica, visto que são dadas para ordem do dia; até, pelo contrario, ficam melhor garantidas.

O sr. Marquez de Niza:—declarou haver já bastante tempo que tencionava apresentar n'esta casa um projecto de lei tendente á abolição das corridas de toiros (apoiados). Os acontecimentos que ultimamente tiveram logar fizeram-n'o resolver e apresentá-lo desde já (apoiados). Em poucas palavras explica á camara as razões que o instigaram a fazê-lo. As praças de toiros são nocivas á agricultura, á salubridade publica, á segurança tanto de quem habita nos campos, como nas cidades; são contrarias á moralidade dos operarios, á instrução dos agricultores, e finalmente á receita publica. Se não fosse tão limitado o tempo, n'aquelle occasião, desenvolveria mais largamente esta materia, mas visto estar tão adiantada a meia hora, reserva-se para quando se discutir o assumpto. Dirá contudo que attende no seu projecto á conveniencia de não deixar ficar desprovido do producto que tira das corridas de toiros um dos primeiros estabelecimentos pios de Lisboa.

Leu, e enviou para a mesa o seu projecto.

ORDEM DO DIA

LEU-SE O PARECER N.º 3 SOBRE O PROJECTO DE LEI N.º 9 VINDO DA CAMARA DOS SRS. DEPUTADOS, E QUE É DO TEBR SEGUINTE:

PARECER N.º 3

As comissões de obras publicas, de fazenda e de guerra foi presente o projecto de lei vindo da camara dos srs. deputados, pelo qual é approvado, na parte que depende da sancção legislativa, o contrato definitivo celebrado em 14 de setembro de 1859, entre o governo e D. José Salamanca, para a construção dos caminhos de ferro de Lisboa ao Porto e á fronteira de Hespanha, com as alterações que constam do mesmo projecto de lei e devem fazer parte do contrato.

É este um objecto de tanta transcendencia, por depender d'elle o futuro do nosso paiz, que não podia deixar de chamar a attenção das vossas comissões, entregando-se, como fizeram, a um serio e pausado estudo, para que, em presença do seu parecer, podesse a camara entrar na sua discussão. Os caminhos de ferro têm exercido uma grande influencia sobre o progresso da civilização, desenvolvendo a industria em todo o mundo; Portugal, posto que estacionario na parte relativa á viação accelerada, não tem contudo deixado de empregar todos os esforços para seguir o exemplo das outras nações, como se acha comprovado com as repetidas tentativas para a formação de companhias, e apresentação de propostas para a construção de caminhos de ferro.

Mais de quinze tentativas, que têm tido logar durante os ultimos quatorze annos, algumas ficaram em simples propostas; outras tẽem dado em resultado a celebração de contratos que não foram levados á execução; outras finalmente produziram as pequenas porções de caminhos de ferro que possuímos.

As comissões, em presença de tantos esforços quasi todos infructiferos, não podem deixar de ter serias apprehensões de que a mesma sorte possa ter o contrato que ora se apresenta á illustrada decisão d'esta camara, se ella por sua parte não annuir á approvação do contrato, assim como a algumas modificações que posteriormente se fizeram, ainda quando d'ellas hajam de resultar vantagens á empresa, pois que da rejeição d'essas modificações resultaria o adiamento, talvez por bastantes annos, da construção dos nossos caminhos de ferro, o que no entender das comissões seria para o paiz um grande mal.

As comissões, entrando na analyse das condições mais importantes do contrato e que tẽem sido objecto de discussão, tẽem a honra de apresentar o seu parecer, com aquella imparcialidade que lhes é propria e que exige materia de tanta importancia.

Quatro são os pontos sobre os quaes as comissões julgaram o seu dever concentrar a sua attenção, apresentando sobre esses pontos algumas considerações, e deixando para a discussão todos aquellos que as comissões julgaram menos importantes.

- 1.º Sobre a directriz das linhas contrahadas;
- 2.º Sobre o systema economico adoptado;
- 3.º Sobre a importancia da subvenção;
- 4.º Finalmente sobre a parte technica.

DA DIRECTRIZ

No traçado, ou antes indicação, das duas linhas contrahadas, entendem as comissões que não se tiveram presentes todas as considerações necessarias, e especialmente no traçado que, atravessando o Tejo em Constancia, segue através da provincia do Alentejo, indo entrar no reino visinho proximo das fortificações exteriores e importantes da praça de Badajoz.

A relação immediata que as vias de comunicação tẽem com a defeza de um paiz e com as operações estratergicas tanto offensivas como defensivas, e particularmente nas proximidades das fronteiras, não foram attendidas nos traçados das duas linhas, e apenas se tiveram em vista algumas considerações technicas.

A linha do norte, internando-se no paiz, não só levaria a vida ás provincias mais populosas, ligando entre si povoações de grande importancia, mas pôde a todo o tempo servir como tronco principal para as linhas que se projectarem em direcção á fronteira por qualquer dos lados da serra da Estrella, servindo por este modo não só para o trato mais curto com o resto da Europa, mas também de vias estratergicas para a defeza do paiz n'aquella parte por onde mais provavelmente pôde ter logar qualquer invasão estrangeira, e por onde effectivamente se tẽem por vezes realizado.

A linha de leste, como se acha traçada, posto que pareça satisfazer a todas as condições technicas, não satisfaz contudo as condições compostas economico-estratergicas; esta ultima condição julgou-se na camara dos srs. deputados de alguma forma attendida, com o disposto no artigo 1.º do projecto de lei que estabeleceu o preceito de que a directriz do caminho de ferro de leste deve passar proximo da praça de Elvas, isto é, conforme a intelligencia que as comissões deram a este preceito, e com a declaração feita pelo sr. ministro das obras publicas, que o caminho deverá passar sob o fogo d'aquella praça. N'esta parte, sem impugnamos o artigo como está redigido, as comissões julgam que não devemos sacrificar absolutamente as condições technicas economicas ás estratergicas, por isso que os effectos das primeiras são permanentes e quasi diarios, em quanto que os effectos das segundas são incertos e eventuaes; tão pouco não entendem as comissões que se devam fazer grandes sacrificios para aproveitar algumas praças velhas e desmanteladas, cuja restauração, quando mesmo fosse necessaria, importaria em muito mais do que a construção de novas fortificações, cujas posições e im-

portancia podiam desde já ser determinadas, e as fortificações traçadas em harmonia com os melhoramentos que a arte da guerra tem feito n'estes ultimos tempos, e com subordinação aos traçados dos caminhos de ferro, mas combinando por esta forma a defeza e a viação; mas quando não fosse possível a dita combinação, talvez conviesse mais construir outras linhas ferreas ou ramaes, em condições inferiores ás que geralmente são adoptadas, mas que satisfizessem aos principios estratergicos.

As tres comissões reunidas prestaram a devida attenção á proposta apresentada pelo digno par visconde de Sá da Bandeira, para que a directriz do caminho de ferro de leste fosse traçada desde a fronteira de Hespanha até Extremoz, segundo a direcção indicada pelo engenheiro inglez Thomás Rumball, passando por Elvas debaixo da sua artilheria, seguindo d'alli a Évora a ligar-se com a linha ferrea das Vendas Novas ao Barreiro, prolongando-se até Cádiz, aonde devia ser estabelecida a estação principal; propunha mais o digno par que a largura da via ferrea fosse em geral a mesma que tẽem os caminhos de ferro já construidos em Portugal, e no caso de não ser adoptada a directriz acima indicada, o fosse aquella que em 1855 fora estudada pelo sobredito engenheiro Thomás Rumball, a qual, partindo da fronteira de Hespanha, passava debaixo da artilheria do forte da Graça, por Extremoz, seguindo pelo valle do Surraja, tocando em Coruche, e atravessando o Tejo nas proximidades de Benavente.

As comissões considerando que a approvação de qualquer das propostas directrizes importa a rejeição do contrato celebrado entre o governo e D. José Salamanca; considerando que o plano de defeza que deve ser adoptado na presença das vias ferreas ha de ser muito differente d'aquello que antes se seguia, quando as não havia; considerando que os depositos principaes para o fornecimento de um exercito em operações não devem ser estabelecidos a curta distancia da base de operações do inimigo, e muito menos em pontos que possam ser facilmente tomados; considerando finalmente que com a viação accelerada podem os depositos ser estabelecidos sobre a linha ou base das nossas operações, que n'este caso e em relação ao Alentejo deve ser o Tejo, e nos pontos convenientemente fortificados de Abrantes, Constancia, Santarem e Lisboa; e considerando por outra parte que a adopção de qualquer das directrizes indicadas, que não são do contrato, podem dar occasião á pretensão do concessionario a rescisão do contrato; as comissões são de parecer que as referidas propostas do digno par visconde de Sá não podem ser admitidas.

DO SYSTEMA ECONOMICO

A camara não é estranho que differentes tẽem sido os systemas economicos adoptados para se levar a effecto a construção dos caminhos de ferro, quando esta não é feita directamente pelos governos; os mais seguidos tẽem sido: 1.º, a garantia de um minimo de juro; 2.º, o pagamento immediato e certo de uma subvenção em relação a cada kilometro; 3.º finalmente, os dois meios combinados de subvenção e de garantia de juro sobre a parte não subvenção.

A garantia do juro tem os inconvenientes: 1.º, da construção ser sempre imperfeita, executando-se depois trabalhos á custa do producto bruto da exploração; 2.º, ser a exploração feita sem economias, pela certeza de um juro sobre os capitales empregados; 3.º finalmente, haver grande difficuldade no exame da escripturação das companhias, o que alem da difficil é sempre desagradavel, não só para quem fiscalisa, como para quem é fiscalizado; é porém certo que o systema de garantia de juro tem a vantagem de que a sua importancia, não excedendo aquella que for necessaria em relação aos capitales empregados, ella pôde diminuir, e até ser nenhuma, quando os caminhos de ferro produzissem o necessario não só para as despesas da exploração, mas também para o pagamento dos juros garantidos.

O segundo, com quanto seja por agora mais dispendioso para o estado, contudo por sua simplicidade e de conjunto de rasões que, por obvias e geralmente reconhecidas, as vossas comissões julgam desnecessario referir, entendem ser sem duvida aquelle que entre os outros se deve preferir, porque o mixto, partilhando os inconvenientes de ambos, é por certo inferior a qualquer d'elles.

IMPORTANTIA DA SUBVENÇÃO

Sobre este ponto, faltando um orçamento convenientemente desenvolvido e de confiança, as vossas comissões guiaram-se pelo prego por que tem saído a construção das linhas ferreas de outros paizes, cujas circumstancias se assimilham ás do nosso, e pelos pregos exigidos nas diversas propostas apresentadas, e alguns concedidos.

O conselho das obras publicas, na sua consulta de 15 de janeiro de 1853, foi de opinião que não era lesivo para o estado, sendo razoavelmente vantajoso para as empresas, que o prego por kilometro do caminho de ferro de leste, para sobre elle se calcular a garantia de juro, fosse de libras 10:984,5,0, tendo tomado para chegar a este resultado o termo medio do custo dos caminhos de ferro belgas.

As comissões parecem que o conselho fez bem em tomar o termo medio do custo dos caminhos de ferro belgas, por ser este o paiz cujas condições são mais analogas ás do nosso; e se não tomou em linha de conta a barateza dos caminhos dos Estados Unidos e dos da Alemanha, tão pouco tomou para o calculo a carestia dos caminhos de ferro inglezes e francezes.

O termo medio dos pregos exigidos por kilometro nas diferentes propostas apresentadas é de libras 10:710,18,0, donde se vê que os pregos contrahados com D. José Salamanca de libras 10:800 por kilometro para o caminho do norte, e de libras 9:000 para o do sul, é razoavel, sendo até inferior, se tomarmos para termo de comparação também o termo medio dos dois pregos do norte e de leste.

PARTE TECHNICA

Sobre este ponto pouco tẽem as comissões a expor, não só porque este objecto é mais da competencia do governo e das pessoas da profissão, mas porque achando-se estipulado no contrato que a largura das vias ferreas portuguezas fosse a mesma das vias ferreas hespanholas, nada mais racional do que estipular-se igualmente que a largura dos caminhos fosse aquella que fivessem os caminhos de ferro hespanhoes de primeira ordem.

As comissões não se detẽem sobre esta parte do contrato, analysando cada uma das condições que lhe dizem respeito, porque ellas são communs a todos os caminhos, e vem publicadas nos differentes cadernos de encargos que regulam a sua construção e exploração.

As comissões, tendo concluido a analyse do contrato primitivo, resta-lhes todavia expor algumas considerações sobre as alterações que na outra camara foram feitas aquelle contrato, e constam do projecto de lei, e que devem fazer parte do mesmo contrato.

Algumas das alterações não podem as comissões deixar de reconhecer como concessões feitas á empresa, nem outra coisa se pôde chamar aquella que lhe dá a facultade de adiar a construção de terraplenagens, necessarias para o assentamento da segunda via, até á epocha em que pelo artigo 3.º do contrato é obrigada a empresa a fazê-lo. Esta concessão, com quanto não produza aumento de despeza para o estado superior aquella a que seria obrigado pelo contrato primitivo, ella tem sem duvida um valor real para a empresa; mas é certo também que em troco d'esta mais valiosa concessão, a empresa faz pela sua parte algumas outras, cujo valor real, com quanto se não possa exactamente calcular, não carecem contudo de importancia.

A obrigação de formar a companhia, condição que não se acha no contrato primitivo, a obrigação de assentar desde já a carreira com o peso de trinta e cinco kilogrammas por metro corrente, em logar de trinta e quatro que estipulou o contrato, e a de concluir a linha do Lisboa ao Porto em tres annos em logar de cinco, e da fronteira em dois annos e meio em logar de tres, são todas condições que, posto não tenham um valor immediatamente apreciavel, o tẽem contudo economico.

As vossas comissões são pois levadas a propor á camara a approvação do contrato com as ditas modificações, não só pelas razões já expostas, mas principalmente pelo receio de que a empresa, não podendo levar á execução o contrato com as condições n'elle estipuladas sem um aumento de subvenção, o que obtem indirectamente pela disposição 4.ª do § 2.º do artigo 1.º, prefira abandonar o contrato, embora perdendo o deposito, o que a verificar-se, alem de novas difficuldades em que o governo se acharia collocado para poder fazer outro contrato, especialmente no estado em que se acha hoje a Europa, teria o grave inconveniente de tomar outra vez a si a administração do caminho de ferro de leste, que, por experiencia, se sabe os prejuizos que dá.

As comissões tẽem mais a garantia, de que as disposições de que trata o § 2.º do artigo 1.º se serão accordadas com a empresa, quando ella se não constituiu em companhia num prazo determinado, o qual deverá ser fixado pelo governo, segundo a declaração que o sr. ministro das obras publicas fez perante as comissões.

A questão de meios para occorrer aos encargos resultantes do presente projecto de lei é objecto da maior importancia; e posto que pelo artigo 2.º é o governo autorisado a applicar ao pagamento d'esses encargos a parte que for necessaria do producto de certos titulos de divida fundada externa já creados, é certo que a situação actual das nossas finanças não permitiriam ao estado pagar os juros correspondentes aos titulos que fosse necessario emitir, sem que seguidamente se crie a receita indispensavel para occorrer aquelles encargos: mas tendo a camara dos senhores deputados aprovado este projecto de lei, é de esperar que a camara dos pares concorrerá com elles para obra de tanta utilidade publica, e que o corpo legislativo se não negará a crear meios reaes e effectivos que justa e convenientemente podem ser estabelecidos para o novo encargo.

Em conclusão de quanto fica expellido, são as vossas comissões de parecer que o projecto de lei seja approvado e submettido á sancção real.

Sala das comissões reunidas de obras publicas, de fazenda e de guerra, em 17 de abril de 1860. —Visconde de Castro=Conde de Santa Maria=Visconde de Alagés=Visconde da Granja (com declarações)=João Larcher=Francisco Simões Margiochi (vencido)=D. Antonio José de Mello e Saldanha=Visconde da Luz=Conde do Bomfim=Visconde de Castellas (com declarações)=Tem voto do digno par D. Carlos de Mascarenhas.

PROJECTO DE LEI N.º 9

Artigo 1.º É approvado, na parte que depende da sancção legislativa, o contrato junto que faz parte da presente lei, celebrado em 14 de setembro de 1859 entre o governo e D. José de Salamanca, para a construção dos caminhos de ferro de Lisboa ao Porto e á fronteira de Hespanha, devendo a directriz do caminho de ferro de leste passar proximo da praça de Elvas, no ponto em que o governo julgar conveniente.

§ 1.º É o governo autorisado a alterar, de accordo com a empresa, o artigo 44.º do mencionado contrato:

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

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

3.º E também o governo autorisado, logo que a empresa se tenha constituido em companhia ou sociedade, que, no juizo do mesmo governo; de segurança completa da execução d'este contrato, a accordar com a mesma empresa nas seguintes condições:

1.º As dimensões das diversas partes do caminho em perfil transversal, tanto para uma como para duas vias, em attenção os desaterros e terrenos de rocha, assim como nas obras de arte, nunca serão inferiores ás dimensões correspondentes das principais linhas de ferro hespanholas;

2.º Se a empresa julgar conveniente augmentar ainda as dimensões precedentes ou qualquer outra das que se acham estipuladas no contrato, poderá fazê-lo de accordo com o governo, sem direito a subsidio ou indemnisação pelo excesso da despeza que d'ahi provenha;

3.º O peso dos carris será pelo menos de trinta e cinco kilogrammas por metro corrente no primeiro assentamento da via;

4.º A empresa terá a facultade de adiar a execução dos movimentos de terra para a segunda via no caminho de leste para a epocha em que o producto bruto annual for de 4:500:000 réis por kilometro, e no caminho de ferro do norte para quando o mesmo producto for de 5:400:000 réis. Se a empresa quando chegarem as epochas acima mencionadas não executar esta condição, poderá o governo mandar proceder aos trabalhos, e fazê-los executar por conta da mesma empresa;

5.º O caminho de ferro de leste e o do norte até á margem esquerda do Douro estarão concluidos e promptos, para serem entregues á circulação, o primeiro dentro do dois annos e meio, e o segundo dentro de tres annos, a contar da approvação do contrato pelas cortes, devendo o do norte estar completo com a ponte sobre o rio até á margem direita do Douro, na cidade do Porto, dentro de quatro annos, a contar da mesma epocha;

6.º Se em cada uma das epochas acima mencionadas não estiver concluido qualquer dos caminhos, a empresa será obrigada a executar então os movimentos de terra para a segunda via, tendo o governo o direito de os fazer executar por conta da mesma empresa, ficando em pleno vigor a sancção penal, estabelecida no contrato para os prazos n'elle mencionados;

7.º O governo terá o direito de fiscalisar os trabalhos para o fim de que elles tenham igual desenvolvimento nas linhas do norte e de leste, devendo em todo o caso estar concluido e completo na linha do norte, um anno depois da approvação do contrato pelas cortes, um numero de kilometros nunca inferior ao dos kilometros construidos na continuação da linha de leste.

Artigo 2.º O governo applicará ao pagamento dos encargos resultantes do contrato, approvado pelo artigo 1.º d'esta lei, o producto dos titulos de divida fundada externa, já emitidos em virtude das

authorisações concedidas ao governo pelos artigos 4.º e 6.º da lei de 4 de junho de 1857 e artigo 2.º da lei de 5 de março de 1858, e bem assim dos que ainda possam ser emitidos dentro dos limites fixados na obrigação geral, approvada por decreto de 22 de junho de 1859, salvas quaesquer outras applicações legais dos mesmos titulos.

Art. 3.º Para continuar e completar o pagamento dos encargos do mesmo contrato é o governo autorisado a fazer crear e emitir pela junta do credito publico os titulos de divida fundada interna ou externa que forem necessarios.

§ unico. A proporção que forem emitidos os titulos, o governo dotará a junta do credito publico com as consignações correspondentes aos seus juros.

Art. 4.º O governo realisará, pelos meios mais convenientes, as sommas que forem necessarias para a applicação determinada nos artigos 2.º e 3.º, podendo para este fim vender ou empenhar os titulos de que tratam os mesmos artigos, com tanto que o encargo annual das operações não exceda a 1/4 por cento sobre o juro real que corresponder aos titulos, segundo o preço que tiverem no mercado nas epochas em que as mesmas operações forem effectuadas.

Art. 5.º O governo dará conta ás cortes, em cada sessão legislativa, do estado da construção das linhas ferreas, concedidas pela presente lei, do modo como o contrato tiver sido executado, e do uso que tiver feito das authorisações concedidas pelos artigos 2.º, 3.º e 4.º d'esta lei.

Art. 6.º Fica revogada a legislação em contrario.

Palacio das cortes, em 4 de abril de 1860.—Bartholomeu dos Martyres Dias e Sousa, presidente=João Gonçalves Mamede, deputado secretario=João Cardoso Ferraz de Miranda, deputado vice-secretario.

Attendendo a que o caminho de ferro que pozer em communicação Badajoz com Lisboa deverá, por considerações relativas á defeza do reino, passar ao alcance da artilheria da praça de Elvas, ou de alguns dos fortes adjacentes á mesma fortaleza;

Attendendo a que o mesmo caminho deverá passar por Extremoz, por ser esta villa um ponto muito importante para a dita defeza;

Attendendo a que para o referido fim seria muito conveniente que o mesmo caminho fosse dirigido desde Elvas ou desde Extremoz á margem do Tejo, nas proximidades de Abrantes, porque, em caso de guerra com a nação visinha, poderia ser cortado ou em parte destruido com grande facilidade por um corpo de tropas que da fronteira marchasse rapidamente com intento de interromper a communicação entre Lisboa e a praça de Elvas;

Attendendo a que a via ferrea destinada a estabelecer a communicação entre Lisboa e Badajoz, em que melhor se uniam as circumstancias de ser a de menor custo para o estado e de offerecer excellentes condições para a defeza do reino, seria aquella que, partindo da fronteira passasse junto a Elvas, e por Extremoz e Évora, para se juntar nas Vendas Novas á que se acha construida até ao Barreiro, e que passa nas visinhanças de Palmella, villa cuja fortificação deverá ser melhorada para fazer parte do systema geral de defeza da capital, podendo a mesma via ser prolongada até á proximidade de Cádiz;

Attendendo a que, se esta directriz não fosse approvada, aquella que preencheria melhor as condições estratergicas e economicas seria a que partindo de Badajoz passa ao alcance da artilheria do forte da Graça e por Extremoz, e segue pelo valle do Surraja, tocando em Coruche, e atravessa o Tejo nas proximidades de Benavente;

Attendendo a que a largura da via que se acha adoptada nos caminhos de ferro já construidos em Portugal deverá ser continuada n'aquelles que de novo se fizerem, não podendo prudentemente approvare-se que esta largura seja a mesma que ella tem em Hespanha, porque commetteriamos uma grande falta se á nossa propria custa preparassemos os meios de facilitar a um exercito inimigo o ataque contra a nossa independencia; devendo nós neste ponto seguir o exemplo dado pelo governo da nação visinha, que teve a precaução de não consentir que a largura da via nos caminhos de ferro de Hespanha fosse igual á dos caminhos de ferro de França;

Pelos motivos que acima deixo expostos proponho a seguinte substituição ao artigo 1.º, n.º 5, § 2.º, do contrato a que se refere o artigo 1.º do projecto de lei, e a parte correspondente do artigo 7.º do mesmo contrato;

§ 1.º A directriz do caminho de ferro de leste, será, desde a fronteira de Hespanha até Extremoz aquella que em 1855 foi estudada pelo engenheiro Thomás Rumball por ordem da direcção da companhia do caminho de ferro peninsular, a qual partindo da referida fronteira passa ao alcance da artilheria do forte da Graça e por Extremoz.

§ 2.º D'esta villa seguirá a directriz para a cidade de Évora, e d'alli a unir-se em Vendas Novas á linha já em exploração, fazendo-se a estação principal na proximidade de Cádiz.

§ 3.º A largura da via dos caminhos de ferro de que trata o projecto de lei será igual á largura da via dos caminhos de ferro já construidos em Portugal.

No caso de não ser adoptada a directriz que proponho nos precedentes §§ 1.º e 2.º, e

Attendendo a que no systema geral da defeza do reino Lisboa é o ponto que a todo o custo se deve procurar conservar, e a que Santarem ha de vir a ser um dos postos fortificados e avançados da capital, e portanto a que é de muita importancia que a via ferrea de Elvas a Lisboa atravesse o Tejo em algum lugar situado abaixo da dita villa, para que no caso de Portugal ser invadido por um exercito vindo do norte do reino, como aconteceu em 1810, não succeda que pelo facto da sua aproximação á mesma villa fique interrompida a communicação pela via ferrea entre a capital e Elvas; proponho por isso a seguinte substituição:

A directriz do caminho de ferro de leste será a que em 1855 foi estudada pelo engenheiro Thomás Rumball, a qual partindo da fronteira de Hespanha passa ao alcance do forte da Graça e por Extremoz, e segue pelo valle do Surraja, tocando em Coruche, e atravessa o Tejo na proximidade de Benavente.

Camara dos pares, 2 de abril de 1860.—Sá da Bandeira.

O sr. Presidente:—declarando-o em discussão na sua generalidade, concedeu a palavra ao digno par o sr. visconde de Fontes Arcada.

O sr. Visconde de Fontes Arcada:—o objecto de que se trata é tão importante, que apesar de haver muitos dignos pares que melhor do que eu o possam avaliar devidamente, não quero todavia deixar de manifestar a minha opinião.

Assim que se celebrou o contrato com o sr. Salamanca, não se ouvia outra coisa por Lisboa aos amigos do ministerio, senão celebrar a vantagem e barateza com que a via ferrea havia sido contrahada, barateza que não era possível que houvesse quem por menos prego se encarregasse d'aquelle trabalho.

Não tardou porém que se não visse o que era esta supposta barateza e o seu resultado, appareceram as famosas e novas condições que por tal modo alteraram e fizeram favoraveis para o concessionario o referido contrato e tido dispendioso para o thesouro, que o governo tinha o dever de o pôr novamente

res durante as campanhas da restauração. Então o exercito portuguez, apenas se preparava uma invasão do nosso territorio, depois de deixar em Elvas a força sufficiente para a defesa d'esta praça, accorria-se em Estremoz. Ali tomou posição em 1658 e 1659 e conde de Cantanhede, depois marquez de Marialva, e d'ali marchou em socorro de Elvas, defendida por D. Sancho Manuel, depois conde de Villa Flor, que se achava sitiada pelo exercito hespanhol, commandado pelo primeiro ministro D. Luiz de Haro, expedição esta de que resultou a famosa batalha das linhas de Elvas, e a completa derrota do exercito inimigo.

Em 1662 o marquez de Marialva esperava, intrincheirado em Estremoz, a D. João de Austria, o qual não se atreveu a atacá-lo. Em 1663 o conde de Villa Flor esperou em Estremoz D. João de Austria, o qual, depois de ter tomado Evora, foi atacado na sua marcha pelo exercito portuguez, que, tendo saído dos seus intrincheiramentos, o derrotou no Ameixial, depois de um encarniçado combate. Em 1664 e 1665 continua o marquez de Marialva a occupar Estremoz, e d'ali saiu para combater e desbaratar em Montes Claros o exercito hespanhol, commandado pelo marquez de Caracena.

O conde de Schomberg, general de grande distincção, que, em consequencia da recommendação do marechal de Turenne, havia sido convidado para servir no exercito portuguez, todas as vezes que governou o Alentejo teve o seu quartel em Estremoz, e d'ali partiram varias expedições que fez, entrando na Extremadura hespanhola e na Andaluzia. Naquelle epocha diziam os generaes mais experimentados, que desamparar Estremoz seria o mesmo que entrega-la ao inimigo, e com ella a maior parte da provincia do Alentejo.

Na guerra da successão ao throno de Hespanha, que teve lugar, no principio do seculo passado, os exercitos combinados, hespanhoes e francezes, tiveram a sua linha de operações na fronteira, assim como a tiveram as forças aliadas, portuguezas, ingleza e hollandesa. O rei Filipe V teve por algum tempo o seu quartel general em Alcantara. Os depositos estavam em Estremoz e Elvas. Também na guerra peninsular lá os houve. A experiencia tem mostrado que aquella villa é a mais apropriada para o deposito do exercito que tenha de operar no Alentejo. É portanto preciso que a linha ferrea de Lisboa a Elvas fosse por Estremoz. Se o contrato que se discute for approved acceterá com tanta rapidez se terá de continuar por esta villa até Elvas a linha contractada das Vendas Novas a Evora. De que isto ha de succeder devem ter a certeza os actuaes srs. ministros, e os que lhes succederem, porque essa construcção terá lugar em consequencia das necessidades economicas e militares, e tambem da tendencia progressiva observada no desenvolvimento dos caminhos de ferro: uma construcção feita torna urgente uma nova construcção. Entretanto é certo que maior despeza se pouparia ordenando-se logo desde o principio das obras a construcção da linha central, como indiquei, com ramaes para Portalegre e para Beja.

Repto, sr. presidente, que construindo-se uma linha sómente através do Alentejo com os ditos ramaes se pouparia uma somma muito consideravel, a qual podia ser applicada com grande vantagem para a construcção de uma parte do caminho de ferro que, partindo de Coimbra ou das suas visinhanças, seguiria pela Beira Alta até Almeida, Cidade Rodrigo e Salamanca a encontrar com a linha que de Madrid deve passar por Valladolid, e d'ahi para França. Essa é a linha verdadeira portugueza europeia, e não a que foi contractada pelo governo, a qual torna mais longa de 60 a 70 leguas a distancia entre Lisboa e os Pyreneos, do que seria caminhando pela Beira Alta. A linha contractada paraeria ter sido calculada de proposito pelos hespanhoes para afastar os viajantes de Lisboa, e levá-los a Cadiz. O que é mais uma razão para que se fizesse um esforço, a fim de construir a linha da Beira Alta, porque por ella os passageiros que viajassem entre Lisboa e França fariam o transito com mais economia, e em menos tempo. Tambem se deveria ter presente que em Hespanha ha o projecto de construir uma linha ferrea de Merida a Sevilha; e quando se faça será por ella que se conduzirão os generos da Estremadura e Castella para embarcarem em Sevilha, visto que este porto ficaria muito mais visinho do que o de Lisboa. Se porém se construísse a linha da Beira Alta os passageiros de alem dos Pyreneos e de grande parte de Hespanha viriam a Lisboa pelas razões indicadas, e os generos produzidos n'uma grande parte do reino de Leão viriam a Portugal para embarcar no Porto; devendo-se, para facilitar este transito, construir desde as proximidades de Almeida um curto ramal até á Barca d'Alva d'onde desceriam o Douro.

Se se disser que o concessionario não ha de concordar com a alteração que proponho, responderei que o concessionario não tem amor ás charrancas de Gavião ou de Gafete por onde passa a directriz contractada, mas que o seu amor n'este negocio é ao seu interesse, e nada mais; e portanto, fazendo-se-lhe boas condições, não se recia de certo em concordar na alteração. Os seus proprios interesses o determinam a construir o caminho de ferro de Badajoz a Elvas, Estremoz, Evora e Vendas Novas, Barreiro, Caciaes, e outro que atravessa a Beira Alta, porque, com quanto isto fosse de maior despeza, o proveito para elle seria comparativamente muito maior; mas por economia poder-se-ia adiar a construcção da ponte sobre o Douro, e applicar os 900.000\$000 réis que devia custar a factura de uma parte da linha da Beira Alta, ficando por em quanto em Villa Nova a estação do caminho de ferro, e depois se trataria de atravessar o Douro quando se construísse as vias ferreas no Minho. Primeiramente devemos construir a linha de mais vantagem, e depois iremos fazendo as mais conforme for possível. Ha quinze annos que estamos a construir estradas, e isto pelo motivo de que temos poucos meios, e que por isso não podemos emprender muitas obras simultaneamente. E não admira que isto ocorra entre nós, porque na Belgica onde, desde 1834, se trabalhava na construcção de caminhos de ferro, ainda hoje se está procedendo a novas construcções. Torna a dizer que, do baixo do ponto de vista militar e economico, deveriamos tratar primeiramente dos caminhos que indiquei, isto é, de Elvas, por Estremoz, Evora, Vendas Novas e Barreiro até Caciaes, donde em cinco minutos em um bom barco de vapor se póde atravessar o Tejo; e não se querendo este, então o que partindo de Badajoz passaria junto ao forte da Graça; e indo por Estremoz, valle de Burraga, atravessa-se o Tejo nas proximidades de Benavente, construindo-se o caminho do norte e a linha de Hespanha pela Beira Alta.

Parce-me que estas directrizes teriam sido escolhidas se a questão tivesse sido considerada pelo lado militar. Em França acha-se estabelecido como regra geral, que o ministro de obras publicas, antes de mandar proceder á construcção de alguma estrada importante ou a algum caminho de ferro, consulte o ministro da guerra para saber se ha algum inconveniente na construcção indicada; em Hespanha pratica-se o mesmo, e ainda ha pouco se lia n'um jornal, que o ministro das obras publicas havia perguntado ao da guerra se haveria algum inconveniente no traçado proposto de um caminho de ferro entre Saragoça e França, passando ao pé da praça de Jaca. Aqui não se procedeu assim, o ministro da guerra nesta qualidade não foi consultado, o que se prova por um documento que o go-

verno mandou a esta camara, por pedido meu, o qual consiste em um parecer da commissão composta de officiaes generaes, encarregada de apresentar um plano da defeza do reino, pois que este parecer foi redigido sómente depois de eu o pedir. (Dão cinco horas.)

Deu a hora, e por consequente peço que se me reserve a palavra para amanhã.

O sr. Presidente—tendo dado a hora declarou que o digno par, que estava fallando, ficava com a palavra para a sessão seguinte, que no dia immediato, terça-feira 24, devia ter lugar, sendo a primeira parte da ordem do dia as duas interpellações, primeira, do digno par o sr. visconde de Fonte Arcada, e segunda, a do digno par o sr. marquez de Niza; e na segunda parte a continuacão da discussão do parecer n.º 8, dado sobre o projecto n.º 9, de que a camara n'esta sessão se occupará: deu por fechada a sessão—eram cinco horas e cinco minutos da tarde.

Relação dos dignos pares, que estiveram presentes na sessão do dia 25 de abril de 1860

Os srs.: visconde de Laborim, Cardeal Patriarcha; marquezes de Ficalho, de Fronteira, de Loulé, das Minas, de Niza, de Vallada; condes das Alcaçovas, d'Arrochella, de Avillez, do Bomfim, do Farrobo, de Mello, de Mesquitella, de Paraty, de Peniche, da Ponte de Santa Maria, do Sobral, da Taipa; bispo de Beja; viscondes de Algas, d'Althoquia, de Balsemão, de Benagazil, de Campanhã, de Fonte Arcada, de Fornos de Algodres, da Luz, de Ovar, de Sá da Bandeira; barões de Ancede, de Porto de Moz, Mello e Saldanha, Pereira Coutinho, D. Carlos Mascarenhas, Margiochi, Aguiar, Larcher, Silva Costa, Izidoro Guedes, Eugenio de Almeida, Silva Sanches, Brito do Rio, e Thomás de Aquino de Carvalho.

NOTICIAS DO REINO

CONTINENTE

Lisboa—Os restos mortaes do illustre marechal do exercito duque da Terceira, presidente do conselho de ministros, foram hoje, sabado, conduzidos para a real igreja de S. Vicente de Fóra na conformidade do programma official, publicado n'esta folha, e tendo-se passado tudo na forma queahi se determinava.

O cortejo que acompanhou o prestito funerario foi dos mais respeitaveis que se têm visto. Todas as classes tinham nelle os seus mais distinctos representantes; e não havia uma só que não lamentasse a infame perda que o paiz acabava de soffrer.

Pelas ruas agrupava-se o povo em multidão, e o pranto estava em todos os rostos, a magua a todos pungia.

Em S. Vicente assistiram aos responsos Sua Magestade El-Rei D. Pedro V, seu augusto pae D. Fernando, e sua Sua Alteza Real o Infante D. Luiz.

A porta d'este templo esperavam o saimento deputações de diversas associações de Lisboa. A corporação dos remadores e guardas da alfandega tambem ahi se achava formada em alas.

Pelas ruas por onde passou o cortejo as lojas fecharam-se espontaneamente. As janellas d'essas ruas achavam-se guarnecidas de senhoras, quasi todas vestindo rigoroso luto.

A força de lanceiros que precedia o acompanhamento era commandada por Sua Alteza Real o Infante D. João.

A tristeza do dia de hoje em Lisboa contrastava singularmente com a alegria de outro dia em que a capital saudava com frenesi o denodado general da liberdade, que, cercado de um punhado de bravos, lhe restituia o codigno e a dynastia por que seus habitantes suspiravam.

NOTICIAS ESTRANGEIRAS

Recebemos folhas de Madrid até 26 do corrente, e de Paris até 24.

Os jornaes hespanhoes publicam os seguintes DESPACHOS TELEGRAPHICOS

Despachos dados pela Correspondencia de Espana:

Vienna, 24 de abril.—O principe Cazimiro Czartorski morreu tonight (23) de manhã. De tarde morreu tambem mr. Bruck. Ficou interinamente substituindo este ultimo ministerio, mr. de Plessier.

Roma, 24.—O novo ministro da guerra, Merode, diz n'uma ordem do dia, que foi nomeado justamente no momento em que a Italia christa se vê agitada pelos perigos que corre o patrimonio da igreja. Compromette-se a velar pelos interesses d'esta, e pelas necessidades do exercito, cuja fidelidade, durante os acontecimentos que se têm succedido, é uma garantia para o futuro.

Londres, 24.—Lord Normandy apresentou uma proposta, censurando que os assumptos diplomaticos sejam tratados por meio de cartas particulares. Entre outras cousas, disse o orador que se a Inglaterra fosse oficialmente informada do que se passava, e tivesse podido protestar energicamente contra a annexação da Saboya, o imperador dos francezes andaria com menos reserva.

Lord Cowley, embaixador de Inglaterra em Paris, defendeu-se das arguições que lhe foram dirigidas; um dos ministros tomou tambem a palavra no mesmo sentido, e depois de varias rectificações foi retirada a proposta.

Paris, 24.—O barão Gros parte amanhã (25) para a China.

Paris, 26.—O resultado definitivo da votação de Saboya é o seguinte: os electores foram em numero de 68.958; votaram a favor da annexação 65.658, e contra 3.300. Os outros votos foram perdidos.

Genova, 26.—A situação da Sicilia continua causando serios cuidados ao governo napolitano. Diz-se que o general Salzano lá pedir reforços.

Londres, 26.—Affirma-se que a França está resolvendo a consentir em qualquer combinação proposta pelas potencias n'uma conferencia diplomatica, que tenda a garantir a neutralidade da Suissa, com tanto que essa combinação não lese os direitos adquiridos pela cessão feita pelo Piemonte, nem soffra desmembramento o territorio da Saboya.

Constantinopla, 18.—Espalhou-se o boato de que o pachá do Egypto teve um vomito de sangue, e que se acha em perigo de vida.

Despachos dados pelo jornal El Horizonte: Chambery, 20 de abril.—Partiram as tropas francezas, e a milicia ficou fazendo a guarnição. A immensa maioria da população votou a favor de França: tremulavam muitas bandeiras francezas e muitas chapéus, letrados com a palavra sin. Estabelecimentos, gremios e ordens religiosas vão votar em corporação. Em algumas povoações foi votada a annexação por unanimidade; n'outras deixaram de votar. Poucas votaram contra.

Londres, 23.—A maioria das potencias que assignaram o acto final do congresso de Vienna confirmaram no seguinte: conferenciar-se-ha por via diplomatica ordinaria sobre a redacção de um protocolo, ficando reservadas as garantias a favor da Suissa.

Os representantes em Paris das mesmas potencias receberam ordem para assignarem o protocolo, relativo ás combinações ultteriores que devem ter lugar entre a França e a Suissa.

Paris, 30.—Os injustos e intempestivos ataques contra o general O'Donnell e contra o ministerio hespanhol, principalmente os da Gazette de France, são victoriosamente rebatidos n'um excellente artigo da Presse, assignado por M. Prevost-Paradol, que defende dignamente a rainha Isabel, e fulmina a conspiração carlista, Montemolin, as suas despoticas doutrinas e o seu proposto suffragio universal para chegar ao despotismo.

Marselha, 25.—As noticias de Cantão alcançam até 16 de março ultimo. A insurreição da China continuava. Quatro navios se dirigiram para Petchel, levando o ultimatum dos aliados.

A situação do Japão era grave. Foram assassinados dois capitães hollandezes.

As ultimas noticias de Napoles alcançam até 21 do corrente, e não confirmam as noticias relativas á insurreição de Trapani e cidades do litoral.

ESPAÑA

O jornal official d'este pae publica no seu numero de 25 do corrente o decreto que manda cumprir e executar em todos os seus artigos o tratado assignado em Londres no dia 27 de dezembro de 1859 pelo sr. Isturiz, enviado extraordinario e ministro plenipotenciario de sua magestade n'aquella corte, para a prisão e entrega reciproca dos marinheiros desertores de navios mercantes da Hespanha e do reino unido da Gran-Bretanha e Irlanda; bom como o decreto assignado em 23 de janeiro d'este anno por sua magestade britannica, tornando extensiva á Hespanha a lei de 1852, relativa á entrega de desertores de navios mercantes e estrangeiros.

O general O'Donnell acha-se actualmente em Centa. Por despachos telegraphicos recebidos em Madrid consta que elle passou revista ás tropas, e reconheceu os limites mencionados nas bases preliminares de paz. O general tencionava regressar a Tetuão.

Continuam sendo presos pelas autoridades competentes diferentes individuos, suspeitos de terem tomado parte, mais ou menos activa, na conspiração carlista. Em Salamanca foi, no dia 24 do corrente, preso um antigo chefe carlista, que havia chegado de Santander. Foi immediatamente conduzido para Valladolid, escoltado pela guarda civil.

FRANÇA

A indemnização que a França deve pagar á Sardenha pela divida das provincias cedidas monta á quantia de 150 milhões de francos. «Parece, diz a Correspondencia de Espana, que o governo francez não emitirá papel para esta quantia, mas tencionava realizar o pagamento em metal sonante.»

O barão Gros recebeu ordem para terminar, com a brevidade possivel, as questões da China, devendo logo depois regressar a França. (El Dia.)

PIEMONTE

Deixaram de tomar parte na votação de Niza 4.505 electores, segundo consta dos dados officiaes publicados pelo Moniteur. Foram favoraveis á incorporação ao imperio francez 34.448 votos, e 160 contra. Os electores inscriptos eram em numero de 29.142.

As correspondencias de Turim, datadas de 20 do corrente, affirmam que se nota grande agitação n'esta capital, em consequencia dos acontecimentos da Sicilia. Os refugiados napolitanos desenvolvem a maior actividade e nutrem grandes esperanças, porém as noticias de Napoles recebidas por via de Marselha estão em contradicção formal com as do Genova, e representam a insurreição como decididamente finda.

ROMA

O embaixador de Austria, em Roma, recebeu instrucções do seu governo para obter da santa sé a revisão de algumas disposições da concordata, que na pratica apresentam graves inconvenientes.

O jornal official de Roma publica a nomeação de M. Merode, para ministro da guerra. Este diplomata estava ao serviço especial do summo pontifice.

NOTICIAS SCIENTIFICAS

OBSERVATORIO METEOROLOGICO DO IMPERIO D. LUIZ NA ESCOLA POLYTECHNICA

BAROMETRO (PRESSÃO)	TERMOMETRO (TEMPERATURA)	PSYCHROMETRO (HUMIDADE)	ANEMOMETRO (VENTO)
MILLIMETROS	Grãos C.	Por 100	Rumos
9 m.	75,91	16,2	56,9
3 t.	75,12	19,9	46,9

DIA 27.

Maxima—temperatura..... 18.4 C.
Minima..... 10.5
Ozone de noite..... 8.0
Ozone (de dia)..... 7.0
Chuva (de metro)..... 0.0 MIL.
Evaporação (vapormetro)..... 4.8
Altura barométrica correctda.
Altitude do barometro 35.1 metros.
Temperatura á sombra.

NOTICIAS COMMERCIAES

MOVIMENTO MARITIMO

BARRA DE LISBOA
Dia 28 de abril de 1860

EMBARCAÇÕES ENTRADAS
Maria Camilla, patacho portuguez, capitão J. J. Pereira, de Nantes em 7 dias, com trigo, a J. M. C. de Mendonça; 10 pessoas de tripulação. Entrou e deu fundo hontem ás 9 horas da noite.

União de Alcazar, hiate portuguez, mestre J. J. Labora, de Setubal em 24 horas, com arroz e madeira; 6 pessoas de tripulação.

Tentadora, bateira, mestre J. Maria, de Villa Nova de Milfontes em 3 dias, e de Setubal em 2, com carvão; 6 pessoas de tripulação.

Conceição Feliz, hiate portuguez, mestre A. Rodrigues, de Villa Nova de Milfontes em 6 dias, e de Setubal em 2 dias, com carvão e cepa; 7 pessoas de tripulação.

Werwieseling, galeota hollandesa, capitão Avan der Weyden, de Vlaardingen em 17 dias, com arroz, trigo e mais generos, a O. Herold & Comp.; 7 pessoas de tripulação.

Tarjão & Filhos, brigue portuguez, capitão A. J. C. Pinheiro, da Bahia em 54 dias, com assucar, á viaça Tarjão & Filhos; 12 pessoas de tripulação, e 1 mala.

Alfred, brigue francez, capitão A. la Roque, de Marselha em 25 dias, com tabaco e mais generos, ao seu consel; 8 pessoas de tripulação. Destina-se para Dunkerque, e vem arribado com agua aberta.

Esperança, hiate portuguez, mestre A. Francisco, de Setubal em 2 dias, com madeira; 6 pessoas de tripulação.

Tarjão 1.º, brigue portuguez, capitão M. O. Faneco, de Pernambuco em 34 dias, com assucar, madeira e mais generos, á viaça Tarjão & Filhos; 12 pessoas de tripulação.

Africa, vapor paquete portuguez, capitão J. F. Cayado, de Mossamedes em 63 dias, de Benguella

em 58, de Loanda em 45, e das ilhas, de S. Thomé em 40, de S. Thiago de Cabo Verde em 18, e de S. Vicente em 15, com urzella, assucar e mais generos, á companhia união mercantil; 50 pessoas de tripulação, 8 malas e 21 passageiros.

EMBARCAÇÕES SAIDAS
Conceição de Maria, bateira, mestre J. L. Coelho, para Setubal, com encomendas; 7 pessoas de tripulação.

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

Wellamo, barca russa, capitão F. H. Rossemberg, para Setubal, com sal; 11 pessoas de tripulação.

Olga, escuna russa, capitão O. Bergh, para Falmouth, com enxofre; 8 pessoas de tripulação e 2 passageiros, que são: Lady E. Berg, russa; Miss L. Kerk, ingleza.

Liberator, escuna ingleza, capitão J. Oldridge, para Marselha, com carvão; 8 pessoas de tripulação.

Osprey, chalupa ingleza; pertence á associação denominada Royal Yacht Squadron.

Aakenden, escuna dinamarqueza, capitão H. A. Kofoed, para Setubal, com sal; 8 pessoas de tripulação.

Honorine, brigue francez, capitão A. Labey, para Marselha, com massa de purgueira, urzella, e mais generos; 7 pessoas de tripulação.

Adelaide, hiate portuguez, mestre A. M. de Almeida, para S. Martinho, com encomendas; 7 pessoas de tripulação.

Visconde de Athoquia, paquete portuguez a vapor, capitão M. G. Xavier, para o Porto, com encomendas; 27 pessoas de tripulação e 86 passageiros.

Josephina, patacho portuguez, capitão J. J. da Silva, para a Bahia, com vinho, azeite e mais generos; 10 pessoas de tripulação.

Mathilde & Adelaide, patacho portuguez, capitão A. A. Rodrigues, para a ilha de S. Miguel, com pedra de cal e encomendas; 10 pessoas de tripulação e 10 passageiros, que são: Manuel Nunes Barbosa, com duas pessoas de familia, Manuel Bento de Campos, e sua mulher, José Francisco Ferreira, Theodoro Mendes da Costa, João Afonso Ferreira, José de Sousa, trabalhadores; portuguezes: M. Amelin, negociante; marroquino.

Seinde, galera franceza, capitão E. Michel, para Madrás, com carvão; 29 pessoas de tripulação.

Alice, patacho portuguez, capitão J. A. de Castro, para o Havre de Grace, em lastro; 9 pessoas de tripulação.

Vencedora, barca portugueza, capitão J. V. Fernandes, para Pernambuco, com vinho e mais generos; 14 pessoas de tripulação e 1 passageiro, Antonio Peregrino de Sousa, caixeiro; portuguez.

Liberdade, patacho portuguez, capitão U. J. L. Telles, para as ilhas de S. Miguel e Graciosa, com pedra de cal e sal; 12 pessoas de tripulação, e 39 passageiros, que são: Luiz Correia Cabral, Simão Rodrigues Casquilho, José Rodrigues Medeiros, João José Pereira, Antonio Coelho Cotta, Antonio Vieira Lages com 2 pessoas de familia, artistas; Manuel Silveira do Souto, lavrador; Francisco Silveira, José Bento Raposo, caixeiros; Antonio Vieira, Antonio Couto, Manuel Henriques, Francisco Correia Cabral, Antonio de Sousa, José Moniz com 1 filho, José Coelho, José Machado Maciel, José Martins, José do Couto Barcellos, Manuel Luiz, Joaquim Jacinto Machado, José Mendes de Sousa, Manuel Caetano Lopes, Manuel Soares Cordeiro com 2 pessoas de familia, trabalhadores; João Furtado da Rosa, sem emprego; Maria Isabel com 4 filhos; portuguezes: Q. Petriggo com 2 pessoas de familia, P. Calandriello, sem empregos, napolitanos.

Bordo do vapor Infante D. Luiz, em frente de Belem, em 28 de abril de 1860.—J. J. Cecilia Kol, capitão tenente, commandante.

TELEGRAPHIA ELECTRICA

BOLETIM DO TELEGRAPHO PRINCIPAL

EM 27 DE ABRIL DE 1860

Serviço das barras

Da foz do Douro, do dia 26

Entradas—Portuguezes, galera Saudade, em 5 dias; hiates Feliz Lembrança em 8; Nerco em 4; todos tres de Lisboa; Bom Jesus de Fão em 14 dias; Nova Lembrança em 15; Rio Douro em 11; rascas Salveira em 16; todos quatro de Setubal; hiates Dois Amigos 2.º em 10 dias; Feliz Destino em 3; rascas Victoria em 12; cahique Cavalete em Elle em 5; todos quatro de Aveiro; hiates Lympcha em 7 dias; Salveirinho em 2; rascas Senhora do Pilar em 3; todos tres da Figueira; escuna ingleza Mark That, de New Castle em 40 dias.

Saídas—Portuguezes, hiate Rival, para Barcelona; rascas Flor de Aveiro, para Aveiro.

Fóra da barra ficam dois hiates portuguezes e o brigue inglez Adventure.

O mar está um tanto agitado.—O vento esteve NE. e E. regulares, agora brando.

De Caminha, do dia 26

Entrou o hiate Cygne do Minho, de Lisboa, com sal.

Saiu o hiate Estrella de Caminha, para Sevilha, com madeira.

Vento N.—Mar bom.

De Vianna do Castello, do dia 26

Entradas—Portuguezes, hiates Santo Antonio de Lisboa, com sal e mais generos; Neptuno, com sal; Novo Paquete, com pedra de cal; Viannense, com pedra de cal; rascas Senhora do Carmo, com tremogo e pedra de cal; todos de Peniche; rascas Primavera, da Figueira, com sardinha; Alveira, com vinho.

Saiu o Palhabor Panorama, para Cork, com milho.

De Aveiro, do dia 26

Entradas—Rascas Olho Vivo, de Peniche; e o barco Flor de Aveiro; ambos em lastro.

Da Figueira, do dia 26

Não entrou nem saiu embarcação alguma nem se avista.

Mar agitado.—Vento NO regular.

De Ericeira, do dia 26

Não entrou nem saiu embarcação alguma.

Mar agitado.—Vento NNO.

De Villa Real de Santo Antonio, do dia 26

Entrou o hiate portuguez Boa Fortuna, de Lisboa em 2 dias, com madeira.

Não saiu embarcação alguma.

Avista-se um patacho.

O mar está um pouco agitado.—Vento OSO, agora NO forte.

De Tavira, do dia 26

Não entrou nem saiu embarcação alguma.

Vento SO. fresco.

De Villa do Conde, do dia 25

Entrou o cahique Tres Amigos, de Lisboa, com sal.

Mar agitado.—Vento O.

De Setubal, do dia 26

Entrou a escuna hollandesa Alfa, de Cogliar, com aduella, arribada.

Não saiu embarcação alguma.

Vento NNO.

De Villa Nova de Portimão, do dia 25

Entrou o fálculo hespanhol Joven Mamelito, da ilha Christina em 3 dias, em lastro.

Não saiu embarcação alguma.

Mar bom.—Vento SO. regular.

Do dia 26

Não entrou nem saiu embarcação alguma.

Mar bom.—Vento ONO. fresco.

De Lagos, do dia 24

Chegou o vapor portuguez D. Luiz, de Portimão, recebeu passageiros e seguiu para Lisboa.

Do dia 25

Não entrou nem saiu embarcação alguma.

Mar bom.—Na bahia vento OSO. fresco.

Do dia 26