N.º 38

Sobre ser appr.do e convertido em Lei o Cont.o celebrado entre o Gov.o e o Conde de Olarangues Lecotte p.a a construcção d'um Caminho de ferro de Lisboa a Cintra, com outras obras necessarias

Projecto N.º 85 de 1855

N. 10.

Dos C. em 13 de Julho de 1855

J. G. de S.ª S. — Pres.

J. G. Moreira — D. S.

C. C. Menezes — D. S.

Caminho de ferro para Cintra

Acta N.º 144

Sessão 11 de Julho

A Camª resolveo que se discutisse immediatam.te

Foi approvado

N.º 131. A.

Foi presente a Commissão d'Obras Publicas a Mensagem da Camara dos dignos Pares do Reino, em que se propõe uma alteração á Proposição de Lei, datada de 30 de Junho ultimo, sobre ser approvado e convertido em Lei o Contracto para a construcção do caminho de ferro de Leixões.

A alteração proposta consiste em se dizer no Art.º 1.º, pelo qual é approvado o contracto, que é = na parte que depende da Sancção Legislativa =; a Commissão é de parecer que esta alteração deve ser approvada, por isso que a clausula que ella encerra era

~~a sentido~~

subentendida, e a sua inserção em nada

~~a~~ contraria ~~a~~ ~~letra~~ nem a intenção com o artigo

foi redigido, nem a interpretação unica

que elle podia ter.

Sala da Comissão d'Obras Publicas

em 11 de Julho de 1855.



Antonio Lodi Candido Cabaneiro

J. Rodrigo d. Menezes

Joaquim Goncalves Mamede

J. Pinto Alves

J. T. Lobo d'Avila, Relator.

Officio
N. 131 - A.

Senhores. = Foi presente á Commissão d'Obras Publicas a Mensagem da Camara dos Dignos Pares do Reino, em que se propõe uma alteração á Proposição de Lei, datada de 30 de Junho ultimo, sobre ser approvado e convertido em Lei o Contracto para a construcção do caminho de ferro de Cintra.

A alteração proposta consiste em se dizer no Artigo 1.º, pelo qual é approvado o contracto, que é = na parte que depende da Sancção Legislativa =; a Commissão é de parecer que esta alteração deve ser approvada, por isso que a clausula que ella encerra era subentendida, e a sua inserção em nada contraria nem a intenção com o artigo foi redigido, nem a interpretação unica que elle podia ter.

= Sala da Commissão d'Obras Publicas em 11 de Julho de 1855. = Antonio Ladislau da Costa Camarate = D. Rodrigo José de Menezes = Joaquim Gonçalves Mamede = José Estevão Coelho de Magalhães = Joaquim Thomaz Lobo d'Avila.

Está conforme. Secretaria da Camara dos Snrs. Deputados em 13 de Julho de 1855.

CAMARA
DOS
DIGNOS PARES DO REINO.

N.º 88

Prop. N.º 127 A

Illmo e Exmo Snr

N.º 27

Tenho a honra de passar ás mãos de V. Ex.ª para ser presente á Camara dos Senhores Deputados a inclusa Mensagem desta Camara acompanhando a sua Proposição de Lei de 30 de Junho ultimo, approvando e convertendo em Lei o Contracto celebrado entre o Governo e o Conde de Claranges Lucotte, para a construcção d'um caminho de ferro de Lisboa a Cintra, e as alterações nella feitas por esta Camara.

Igualmente envio a V. Ex.ª um exemplar do parecer da respectiva Commissão que offereceu as indicadas alterações.

Deus Guarde a

V. Ex.ª Palacio das Côrtes em 11 de Julho de 1855 –

Illmo e Ex.mo Snr Presidente da Camara dos Senhores Deputados.

G. Cardoso Patreirinha Pres.te

Acta N. 144

Sessão de 11 de Julho
1ª com. de Obras publicas
urgente

# N.º 127-A

A Camara dos Pares do Reino, envia á Camara dos Senhores Deputados a sua Proposição de Lei datada de 30 de Junho ultimo, sobre ser approvado e convertido em Lei o Contracto celebrado entre o Governo e o Conde de Claranges Lucotte, para a construcção d'um caminho de ferro de Lisboa a Cintra, com as alterações juntas, e julga que com ellas tem logar pedir-se a Sua Magestade El-Rei Regente a sua sancção.

Palacio das Cortes em de Julho de 1855

G. Cardeal Patriarcha Presd.

Conde de Mello
Par do Reino Secretario

Conde da Lavradio D. João
Par do Reino Secretario -

A Com.ª de Obras Publicas

Sr. Mor. Eugenio de Almeida

# Projecto de Lei N.º 239.

L.do no L.º 5.º de Prop. a fls. 64.

Art.º 1.º É approvado e convertido em Lei o Contrato celebrado em data de trinta de Setembro de mil oitocentos cincoenta e quatro, entre o Governo e o Conde de Claranges Lucotte, para a construcção de um caminho de ferro de Lisboa a Cintra, cujas condições acompanham a presente Lei, e della fazem parte.

Art.º 2.º Todas as questões, que por qualquer meio ou fundamento possam mover-se á cerca dos terrenos, de que se trata no artigo vinte e tres do Contrato approvado por esta Lei, serão deduzidas exclusivamente contra o Estado; e em nenhum caso contra a Empreza, sendo nullos os processos, que contra esta se intentarem ácerca dos ditos terrenos.

§ unico. As sobreditas questões não poderão por qualquer modo, e em caso algum, embaraçar as obras, que se estiverem fazendo, ou tenham de fazer-se nos mencionados terrenos.

Art.º 3.º Fica revogada a Legislação

em

em contrario.

Palacio das Cortes em 30 de Junho de 1855.

Julio Gomes da Silva Sanches
Presidente

Joaquim Gonçalves de Mamede
Deputado Secretario

Carlos Cyrillo Machado
Deputado Secretario

Com o Nº 254 de 30 de Junho
de 1857 - Da C. de L. Pedro

# PARECER N.º 259.

Foi presente á Commissão de Administração Publica o Projecto de Lei, discutido e votado na Camara dos Srs. Deputados, sobre proposta do Governo, e que tem por objecto a approvação do Contrato, celebrado em trinta (30) de Setembro de mil oitocentos cincoenta e quatro (1854), entre o Governo e De Claranges Lucotte, para a construcção de um caminho de ferro de Lisboa para Cintra.

O caminho de ferro, de que se trata, é recommendado por uma reunião de circumstancias vantajosas, que devem resultar d'elle, e que difficilmente se acharão juntas em qualquer outro. O embellezamento da Cidade de Lisboa, em logar das edificações informes, que se vêem na margem do Norte do Tejo; a salubridade das praias em logar das lamas que n'essa margem formam um deposito asqueroso de immundicies e de doenças; a rapidez, a certeza e a barateza das communicações entre os muitos armazens que estão na borda do Tejo, e aonde o commercio de Lisboa aloja a maior parte das suas mercadorias; a facilidade da descarga dos navios que é hoje, especialmente na estação invernosa, tão custosa e precaria, e uma larga e excellente base preparada para a construcção de muitos armazens e de muitas dócas, que virão augmentar a riqueza e os commodos d'esta formosa Cidade; tudo isto são vantagens de um subido apreço que offerece o Contrato, cuja approvação se vos pede, e que se tornarão uma realidade quando elle se cumprir.

Além da usufruição por um tempo definido, que se confere á Empreza das construcções que ella vae fazer, como é pratica invariavel em taes casos, ella não pede outra cousa senão a concessão dos terrenos, que conquistar ao Tejo.

A vossa Commissão examinou a Representação da Camara Municipal de Lisboa, e a dos proprietarios marginaes do Tejo, a primeira reclamando contra a cessão feita á Empreza dos terrenos de que se trata, e a segunda pedindo providencias que lhes garatam a livre serventia dos estabelecimentos, que têem nas margens do Tejo, por onde ha de passar o caminho.

A Commissão, examinando o Contrato, entende que, nas diversas disposições d'elle, está attendida essa justa reclamação dos proprietarios marginaes do Tejo.

E pelo que respeita ao direito de propriedade, que a Camara Municipal de Lisboa entende possuir em relação aos terrenos conquistados ao Tejo, não pertence ao Poder Politico, de que nós somos os Representantes, tomar decisão alguma.

O Poder Judicial attenderá a este direito, tendo em vista as Leis em que elle póde fundar-se, e seguindo o processo que ellas marcam para a discussão de taes questões.

A nossa missão é só ver, se o Contrato impede, ou perturba a discussão de taes direitos. A Commissão, tendo-o examinado, julga que tal impedimento se não dá.

Ficam, pois, resalvados todos os direitos da Camara Municipal de Lisboa, e quando elles sejam reconhecidos, nada impede que ella possa ser expropriada d'elles; pois que não tem a este respeito mais direitos, do que teria, em relação á sua propriedade, um simples particular.

A vossa Commissão entende, pois, que o Projecto, de que se trata, é digno da approvação da Camara dos Dignos Pares, salva uma alteração, que ella propõe ao artigo primeiro, que ficará substituido pelo seguinte

ARTIGO 1.º

«É approvado, na parte que depende da Sancção Legislativa, o Contrato, celebrado «aos 30 de Setembro de 1854, entre o Governo e De Claranges Lucotte, para a construcção «de um caminho de ferro de Lisboa para Cintra, o qual Contrato vae junto á presente Lei, «e d'ella faz parte.»

Parece á Commissão, que a vossa sabedoria promptamente reconhecerá os motivos da substituição, que a Commissão vos propõe.

O Contrato contém muitas disposições technicas, e algumas de ordem secundaria; muitas prescripções regulamentaes, que todas são do dominio do Poder Executivo, e que ás Côrtes não pertence sanccionar, sem commetter uma usurpação de direitos, e sem tornar nulla a responsabilidade, que um dia podem exigir do Governo pelos inconvenientes que d'essas disposições resultem.

Além d'isso, assás nos tem ensinado a experiencia, que quando obras d'esta natureza começam a executar-se, vem a pratica mostrar que não podem levar-se a effeito, sem graves inconvenientes, todos os pontos do programma technico, que se tinham fixado.

D'aqui resulta, que, ou se despresam prescripções do Contrato, que tendo o cunho de Lei não podiam ser alteradas, sem intervenção do Poder Legislativo; ou quando, o acatamento para este prevalece sobre reclamações de urgencia, e de brevidade, tem de se sollicitar repetidas vezes novas Leis, que remedeiem o que se achou defeituoso.

No primeiro caso, ha o menoscabo do que, em um Governo como o nosso, deve ser a cousa mais sagrada para todos—a Lei.—No segundo caso, ha a deplorar os mil transtornos, que resultam da demora e da interpollação de taes obras.

Fique, pois, o Governo com o direito, que lhe pertence, de alterar, de accôrdo com a Empreza, tudo o que no Contrato se reconhecer defeituoso, e que não for do dominio da Lei. Fiquemos nós com um direito, que vale mais do que este, o de exigir do Governo uma responsabilidade severa por todas as alterações, que elle faça, e que sejam menos conformes com o bem publico.

Casa da Commissão, em 6 de Julho de 1855.

*Visconde de Algés* (com declaração).
*José Maria Eugenio de Almeida.*
*Barão de Porto de Moz.*
*Barão de Chancelleiros.*



IMPRENSA NACIONAL.

Alterações feitas pela Camara dos Pares do Reino na Proposição de Lei de 30 de Junho ultimo da Camara dos Senhores Deputados approvando e convertendo em Lei o Contracto celebrado entre o Governo e o Conde de Claranges Lucotte para a construcção de um caminho de ferro de Lisboa a Cintra.

Artigo 1.º É approvado, na parte que depende da Sancção Legislativa, o Contracto, celebrado aos trinta de Setembro de mil oito centos cincoenta e quatro, entre o Governo e De Claranges Lucotte, para a construcção de um caminho de ferro de Lisboa para Cintra, o qual Contracto vae junto a presente Lei, e d'ella faz parte.

Artigo 2.º . . . . . approvado.

§ Unico . . . . . approvado.

Artigo 3.º . . . . . approvado

Palacio das Côrtes em de Julho de 1855

G. Cardeal Patriarcha Presi.

Conde de Mello
Par do Reino Secretario

Conde da Lavradio D. João
Par do Reino Secretario —

# Contrato a que se refere a Lei desta data, para a construcção do caminho de ferro de Lisboa a Cintra.

## Condições relativas á construcção do caes, doca e caminho de ferro, e ao fornecimento do respectivo material fixo e circulante, e aos direitos do Estado e da Empreza sobre as diversas construcções e material fornecido.

Art. 1.º A Empreza se por esta palavra deve entender-se, sempre que for empregada n'este Contrato, o concessionario primitivo, segundo outhorgante, Conde de Claranges Lucotte, ou qualquer particular, Sociedade ou Companhia para quem elle trespasse, na conformidade das Leis, e com a authorisação do Governo, os direitos adquiridos, e obrigações contrahidas em virtude d'este mesmo Contrato, effectuará á sua custa, e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo, e nos prazos especificados nas diversas condições d'este Contrato:

1.º Um muro de caes e aterros na margem do Tejo, desde o Forte de S. Paulo até Bellem.

2.º Uma doca com capacidade para receber navios de todos os portes, em numero proporcional ás necessidades do nosso commercio — comprehendendo um dique de querenar.

3.º

3.º Um caminho de ferro de Lisboa a Cintra, com todas as expropriações, aterros, e desaterros, obras d'arte, assentamento da via, estações, officinas e todos os edificios accessorios, vedações para separar o caminho de ferro das propriedades contiguas, e em geral todos os trabalhos de construcção, previstos ou imprevistos, sem excepção ou distincção alguma, que forem necessarios para o completo acabamento do dito caminho de ferro com duas vias em toda a sua extensão.

4.º O fornecimento, conservação e renovação de machinas locomotivas, carruagens para viajantes, wagons para mercadorias, guindastes, bombas, instrumentos para as officinas, e em geral todo o material fixo e circulante abaixo designado, ou não designado, que fôr necessario para pôr e manter a linha em perfeito estado de exploração.

5.º A construcção de uma linha de telegrapho electrico parallela ao caminho de ferro.

6.º O fornecimento, conservação e renovação dos materiaes que forem precisos para o estabelecimento d'esta linha telegraphica, seu custeio e sua exploração.

7.º O estabelecimento de marcos kilometricos,

depois

depois de terminada toda a construcção da linha, e o levantamento do cadastro do caminho com a descripção de todas as obras de arte e mais dependencias.

8.º Todas as obras necessarias para estabelecer o livre uso e communicação do publico com o rio, de sorte que a industria e o commercio não sejam de modo algum tolhidos no seu desenvolvimento, nem prejudicada a saude publica.

Art. 2.º São approvados, na sua generalidade, e ficam fazendo parte d'este contrato os planos do mencionado cais, doca e caminho de ferro, conforme os desenhos apresentados pelo concessionario, cuja copia authentica, rubricada pelo dito concessionario e pelo Ministro das Obras Publicas, fica archivada no respectivo Ministerio.

A Empreza submetterá á approvação do Governo os planos definitivos das obras de arte, do cais, da doca, e do caminho de ferro, com todos os seus accessorios e dependencias, conforme as estipulações d'este contrato, nos termos seguintes:

Plano geral na escala de $\frac{1}{5000}$

Perfil longitudinal na escala de $\frac{1}{5000}$ para os comprimentos e $\frac{1}{5000}$ para as alturas.

Perfis

Perfis transversaes na escala de $\frac{1}{200}$.

## Obras de arte.

Para um comprimento abaixo de 10 metros na escala de $\frac{1}{50}$.

Para um comprimento de 10 a 100 metros, na escala de $\frac{1}{100}$.

Para todo o comprimento acima de 100 metros, na escala de $\frac{1}{200}$.

Art.º 3.º A Empreza submetterá tambem á approvação do Governo, alem dos projectos das obras de arte mencionadas no artigo antecedente, os projectos das obras destinadas ao livre uso e communicação do publico e das propriedades marginaes com o rio; e bem assim os das edificações urbanas, e de quaesquer outras que quizer fazer nos terrenos conquistados ao Tejo, e cedidos á dita Empreza por este contrato, ou por ella havidos de qualquer maneira.

Art.º 4.º Todos os planos a que se referem os artigos 2.º e 3.º poderam ser modificados quando no decurso da sua execução se reconheça ser isso util, devendo essas modificações ser previamente authorisadas pelo Governo.

Art.º 5.º

Art.º 5.º O caminho de ferro de Lisboa a Cintra começará no Forte de S. Paulo – continuará pela margem do Tejo até Bellem, sobre o aterro do novo caes acima mencionado, e d'ahi pelo Valle de Argeis, &c., até Cintra, onde se estabelecerá a estação – Terminus – o mais proxima possivel do Palacio Real.

Art.º 6.º As declividades do caminho de ferro não excederão, em regra, 10 millimetros por metro, mas poderão chegar em alguns casos, e sempre fóra das curvas de menor raio, a 12 millimetros por metro.

Art.º 7.º O limite minimo do raio das curvas de concordancia que ligam os differentes alinhamentos rectos, entre si será de 300 metros.

Art.º 8.º A largura do caminho de ferro será de 8m,30 nos aterros – e de 7m,40 nas trincheiras e terrenos de rocha, entre os parapeitos das pontes, e nos subterraneos.

A largura de cada via, entre as arestas interiores dos carrís, deverá ser de 1m,44 a 1m,45.

A distancia entre as duas vias será, pelo menos, de 1m,80, e no maximo dous metros, medidos entre as faces exteriores dos carrís externos de cada via.

A largura das margens, ou parte comprehendida entre as faces exteriores dos carrís externos, e as arestas do

leito

leito do caminho será, pelo menos, 1,m 50, nos aterros e um metro nas trincheiras e rochas entre os parapeitos das pontes, e nos subterraneos.

Art.º 9.º O leito das vias ferreas será estabelecido sobre uma camada de lastro / ballast / de cincoenta centimetros de espessura.

Os carrís serão de ferro laminado, e o seu peso minimo será de trinta e quatro kilogrammas por metro corrente. — Serão fornecidos e collocados, para duas vias em toda a extensão da linha, e serão fixados pelo systema que a Empreza, á vista das ultimas prescripções da sciencia, julgar mais conveniente, com previa approvação do Governo.

Junto á estação de Lisboa, á de Bellem, á de Cintra, e nos outros pontos em que ulteriormente se julgue util, por accordo entre as partes outhorgantes n'este Contrato, a Empreza deverá estabelecer as demais vias ferreas accessorias necessarias para o serviço.

O caminho de ferro será, conforme se accordar entre a Empreza e o Governo, fechado por meio de muros, sebes vivas, ou grades de madeira, que o separem das propriedades contiguas, com barreiras de serventia abrindo para fóra.

Art.º 10.º

Art.º 10.º A Empreza estabelecerá para as estradas de 1.ª e 2.ª classe caminhos municipaes e vicinaes, todas as passagens através do caminho de ferro que forem necessarias á circulação, não podendo exceder a quarenta em toda a linha. – Estas passagens poderão ser de nivel em todos os casos em que o Governo não determinar o contrario.

Quando forem de nivel, a Empreza estabelecerá barreiras, abrindo-se para a parte exterior da linha de ferro, tendo um guarda encarregado d'este serviço.

Art.º 11.º Quando o caminho de ferro tiver de passar sobre uma estrada de 1.ª classe, a abertura do viaducto não será menor de 7,m92; sobre uma estrada de 2.ª classe 6,m60; sobre um caminho municipal de 5,m50.

A altura do fecho da abobada acima da calçada será de 5.,m0, pelo menos.

A largura entre os parapeitos será de 7,m40.

A altura dos parapeitos será de oitenta centimetros, pelo menos.

Art.º 12.º Quando a linha de ferro tiver de passar por baixo de uma estrada, a largura do viaducto será de 9,m92 para as estradas de 1.ª classe, de 6,m60 para as de 2.ª classe, e de 5,m50 para os caminhos municipaes.

A

A abertura entre os pés direitos será, pelo menos, de 7,m40.

A distancia vertical do intradorso á parte superior dos carris será, pelo menos, de 4,m50.

Art.º 13.º Quando a linha de ferro atravessar um rio, canal, ou uma corrente qualquer, a ponte terá a largura e altura dos parapeitos estipuladas no artigo 11.º

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

Art.º 14.º As pontes e viadductos que hajam de construir-se serão de pedra ou de ferro.

Se houver de desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder cinco centimetros para as estradas de 1.ª e 2.ª classe, e sete centimetros para os caminhos municipaes.

O Governo poderá alterar esta regra.

Art.º 15.º A abertura dos subterraneos será pelo menos, de sete metros entre os pés direitos ao nivel dos carris: a altura acima d'este nivel até ao intradorso da abobada de revestimento será de 4,m50. – A Empreza fará todas as obras necessarias para prevenir qualquer perigo de desabamento ou filtrações.

Art.º 16.º

Art.º 16.º Nos pontos de encontro das estradas ordinarias com a via ferrea durante a sua feitura, a Empreza construirá as necessarias obras provisorias para que a circulação não seja interrompida.

Art.º 17.º A Empreza estabelecerá e assegurará á sua custa o curso das aguas que se tenha suspendido ou modificado em consequencia dos trabalhos do caminho de ferro, ou indemnisará o proprietario segundo as Leis vigentes.

Art.º 18.º O nivel dos carris sobre toda a extensão do novo caes será estabelecido um metro acima do nivel das mais altas aguas do Tejo. — O lado do aterro banhado pelo rio será coberto por um muro de caes de alvenaria, revestido do lado exterior de enxelharia, com todas as condições de solidez e de harmonia com os outros caes do Tejo, mas sem luxo.

O muro do caes deverá ter as escadas de pedra, e serventias que forem necessarias para o livre uso e communicação das propriedades confinantes com o rio.

A Empreza tambem se obriga a collocar todas as argollas de amarração que forem necessarias no lado exterior do caes, e em geral todas as obras que forem indespensaveis, para o livre uso e communicação do publico,

blico, e das propriedades confinantes com o Tio, incluindo mesmo um canal de quarenta pés de largo, o maximo, com eclusas, se o Governo assim o julgar necessario.

O parapeito da parte superior do caes terá oitenta centimetros de altura acima dos carrís.

Art.º 19.º A Empreza estabelecerá uma estação de partida em Lisboa, com todas as accommodações necessarias para os passageiros, mercadorias e habitação dos Empregados.

Mais tres estações intermediarias de menor importancia, entre Lisboa e Bellem, alem das que forem necessarias entre este ponto e Cintra; — e em fim a estação de Cintra, que deverá aproximar-se em sua construcção, tanto quanto for possivel, das disposições adoptadas para a estação principal de Lisboa.

Estabelecerá tambem uma officina com seis forjas; uma officina de ajustagem e de tornos; uma officina de construcção de carruagens e wagons; uma machina de vapor da força de vinte e cinco cavallos; em fim todas as machinas e aparelhos necessarios para a feitura e concerto do material de exploração, comprehendendo as locomotivas.

Deverá ter igualmente todos os armazens, telheiros

e depositos necessarios para o estacionamento e pintura das locomotivas, tenders, carruagens e wagons.

Estabelecerá, emfim, seis fossos para picar o fogo e os apparelhos, e reservatorios necessarios para alimentação das machinas.

Art.º 20.º A Empreza empregará na construcção das obras materiaes de boa qualidade: os paramentos das abobadas, os angulos, os soccos e os coroamentos serão, quanto possivel, de cantaria; onde a não houver será tolerado o tijolo.

Art.º 21.º A Empreza fornecerá para o serviço da linha ferrea:

6 plataformas giratorias para machinas.

12 plataformas giratorias para wagons e carruagens.

30 meios cruzamentos para mudanças de via.

A Empreza fornecerá tambem:

15 locomotivas de viajantes, com seus tenders e accessorios — 4 locomotivas de mercadorias, idem, idem.

1 carruagem Real.

15 carruagens de 1.ª classe.

25 carruagens de 2.ª classe.

40 carruagens de 3.ª classe e descobertas.

15 carros de bagagens e mercadorias

50 wagons diversos para mercadorias.

2 wagons para transporte de cavallos.

2 wagons para transporte de carruagens.

As carruagens dos viajantes deverão ser suspensas sobre mollas, e guarnecidas de assentos.

As de 1.ª Classe serão cobertas, com assentos estofados, e fechadas com vidraças.

As de 2.ª Classe serão cobertas, fechadas com vidraças e terão assentos com estofos mais ordinarios.

As de 3.ª Classe serão cobertas com cortinas, e terão assentos de Madeira.

As carruagens de todas as classes deverão preencher, alem d'isto, todas as condições estabelecidas pelo Governo, ou que de futuro vierem a se-lo no interesse da segurança dos viajantes.

As carruagens, os wagons de mercadorias e gado, e as plataformas, os meios cruzamentos, e em geral todo o material fixo e circulante, mencionado n'este Contrato, será de boa qualidade e solida construcção, conforme os melhores modelos.

A Empreza obriga-se a augmentar todas as partes do material da exploração, conforme o exigir o desenvolvimento da circulação.

Art.º 22.º O cais, a doca, o caminho de ferro, e todos os edificios necessarios para o serviço do mesmo caminho

nho e mais accessorios e dependencias, como carrís, cochins, travessas, e em geral todo o material fixo de qualquer especie, ficam desde a sua construcção, ou collocação na linha, pertencendo ao dominio do estado, para o effeito da Empreza não poder alienar estes objectos, e bem assim para o de lhe serem applicaveis todas as Leis que protegem em geral a Fazenda publica, e especialmente as vias de communicação de qualquer especie.

Os armazens edificados, para serviço da doca, sobre os terrenos conquistados ao Tejo, e cedidos á Empreza, nos termos d'este Contrato, ou por ella havidos por qualquer outro titulo, ficarão pertencendo ao dominio da Empreza.

Fica do mesmo modo pertencendo ao dominio da Empreza todo o material circulante, com a clausula, porem, de não poder ser alienado durante a concessão senão na parte em que poder ser vantajosamente substituido, e com essa expressa condição.

Condições relativas ás concessões que o Estado faz á Empreza em compensação das obrigações que ella toma sobre si, modo, forma, limitações, e prazos d'essas concessões.

Art. 23.º Em compensação das obrigações que a

a Empreza toma sobre si por este Contrato, faz o Governo á mesma Empreza cessão, trespasse perpetuo e irrevogavel de todo o direito e acção, dominio e posse que o Estado tem sobre os terrenos que por ella forem conquistados ao Tejo, em virtude dos trabalhos que executar, comprehendidos entre o muro do caes e o extremo das propriedades confinantes com o Rio.

Declara-se porem:

1.º Que ficam inteiramente salvos e serão religiosamente respeitados todos os direitos dos respectivos proprietarios, e especialmente as suas servidões de communicação com o Rio.

2.º Que quaesquer expropriações que possam ser necessarias para a execução do caminho de ferro, do caes, e da doca, com todas as obras ~~accessorias~~ ou dependentes de qualquer d'estas construcções, conforme já se menciona nos artigos precedentes d'este Contrato, ficam a cargo da Empreza, e serão regulados amigavelmente, ou pelas Leis respectivas, tanto geraes como especiaes dos caminhos de ferro, devendo intervir o Ministerio Publico para auxiliar a Empreza em nome do interesse geral, e nos termos das Leis em vigor, quando essa intervenção for por ella requisitada.



3.º

3.º Que não se comprehendem na cessão feita por este artigo os terrenos destinados para Ruas, os quaes pertencerão ao dominio publico, e igualmente se não comprehendem os que forem applicados para as obras que a Empreza póde ser obrigada a construir nos termos d'este Contrato, a fim de estabelecer a livre communicação do publico com o Rio.

§ Unico. Para assegurar bem á Empreza e lhe pôr a salvo de qualquer questão futura os direitos que lhe são concedidos por este artigo, fará o Governo proceder immediatamente pelos seus Engenheiros, de accordo com a Empreza ao levantamento da planta e demarcação dos terrenos de alluvião que se tem successivamente formado até hoje pela acção natural das aguas, a ponto de lhes estarem superiores nas marés cheias regulares, de modo que separe bem distinctamente estes terrenos, que podem estar já appropriados, d'aquelles outros que hão de se conquistados ao Tejo, e creados pelas obras que a Empreza executar, os quaes por este Contrato lhe são cedidos e garantidos.

Art.º 24.º O Governo tambem concede á Empreza a exploração do caminho de ferro de Lisboa a Cintra, da linha telegraphica respectiva e da doca, por espaço

de

de noventa e nove annos, contados desde a concessão definitiva, nos termos d'este Contrato.

§ 1.º Durante todo este espaço de tempo, a Empreza conservará o Caminho de ferro com todos os seus accessorios e dependencias, e com todo o seu material fixo e circulante, e bem assim a linha telegraphica e a doca e o caes, em toda a zona do aterro, que nos termos d'este Contrato se eleva um metro acima das mais altas aguas do Tejo, em bom estado de exploração, e no mesmo estado o deverá entregar ao Governo, findo o prazo da concessão, fazendo sempre para este fim á sua custa todas as reparações que forem necessarias, quer ordinarias, quer extraordinarias.

§ 2.º No caso de interrupção total ou parcial da exploração do Caminho de ferro, ou da doca, o Governo proverá por sua authoridade, provisoriamente, a que a dita exploração continue por conta da Empreza, e intima-la-ha logo, para ella se habilitar a cumprir com a sua obrigação respectiva.

§ 3.º Se acaso em tres mezes depois de intimada, na forma do paragrapho antecedente, a Empreza não provar que está habilitada para continuar com a exploração da linha de ferro, da linha telegraphica e da doca, nos termos d'este Contrato, e não proseguir n'ella assim effectivamente

tivamente, perderá o direito ás concessões que lhe são feitas n'este artigo pelo tempo que restar para completar o prazo de noventa e nove annos; e o Estado poderá entrar immediatamente na posse da exploração da linha ferrea, da linha telegraphica, e da doca, sem lhe dar indemnisação alguma.

§ 4.º Exceptuam-se da disposição do paragrapho 3.º os casos de força maior.

§ 5.º Nos ultimos cinco annos, antes de findar o prazo da concessão, se a Empreza mostrar desleixo no desempenho das obrigações a que se refere este Contrato, o Governo terá direito de receber os rendimentos do caminho de ferro, da doca, e de conservar em seu poder, até findar o prazo da concessão, a parte dos mencionados rendimentos que considerar necessaria para caução de qualquer prejuizo ou estrago por que deva responder a mesma Empreza.

§ 6.º Passados vinte e cinco annos depois da abertura da linha de ferro ao transito publico em toda a sua extensão, o Governo terá o direito, em qualquer tempo, de remir a concessão a que se refere este artigo.

A annuidade da remissão será determinada tomando-se o producto medio liquido da linha correspondente aos sete annos immediatamente anteriores, excluindo-se

sentes os dous menos productivos.

Se, porem, a remissão for feita antes dos primeiros cincoenta annos da concessão, a annuidade não poderá em caso algum ser inferior a seis por cento do capital despendido em todas as obras de que trata este Contrato.

§ 7.º Finda a concessão por qualquer dos modos estabelecidos n'este artigo e seus paragraphos, os armazens, dependentes da doca a que se alludio no artigo 22.º, que forem edificados sobre os terrenos conquistados ao Tejo e cedidos á Empreza por este Contrato, ou por ella havidos por qualquer outro titulo, e bem assim todo o material circulante a que tambem se alludio no mesmo artigo 22.º, poderão ser adquiridos pelo Estado pelo preço que for estipulado por avaliação de peritos.

§ 8.º Se no caso de guerra o Caminho de ferro for distruido ou damnificado sem ser por culpa da Empreza, o Governo a indemnisará pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas por peritos, em dinheiro ou em titulos de divida publica, pelo seu valor no mercado.

Art. 25.º A Empreza poderá construir, com a approvação do Governo, quaesquer ramaes ferreos, ou estradas ordinarias que venham a entroncar com a linha de Cintra, sujeitando-se para as estradas ás Leis e Regulamentos

mentos respectivos, e para os ramaes ferreos ás clausulas e condições deste Contrato, mas sem subsidio nem garantia de juro ou amortisação por parte do Governo.

§ unico. Esta faculdade com relação aos dous ramaes ferreos de Cintra a Collares, e de Cintra a Cascaes, é concedida por dous annos, a datar da abertura do Caminho de ferro de Cintra á circulação. — Antes de findo este prazo o Governo não poderá conceder os dous ramaes a Empreza alguma, sem o consentimento da Empreza do Caminho de ferro de Cintra.

Art. 26.º O Governo não poderá fazer nenhuma outra concessão de caminho de ferro de Lisboa a Cintra, em quanto durar a concessão feita pelo Artigo 24.º

§ 1.º O Governo poderá, porem, fóra do caso previsto no artigo antecedente, com respeito ás ramificações de Cascaes e Collares, fazer novas concessões de quaesquer caminhos de ferro que venham entroncar na mencionada linha de Lisboa a Cintra, ou que, partindo da Capital, sigam em direcções divergentes.

§ 2.º Quando o Governo venha a ordenar a construcção de uma estrada, canal, ou via ferrea, que atravesse a linha concedida, deverá tomar as medidas necessarias para que não resulte impedimento ou obstaculo

á

á circulação d'esta, nem augmento algum de despeza para a Empreza.

§ 3.º A abertura de quaesquer vias de communicação, nos termos dos dous paragraphos antecedentes, não poderá authorisar reclamação alguma por parte da Empreza.

§ 4.º As Companhias concessionarias de quaesquer caminhos de ferro que venham entroncar n'esta linha terão a faculdade de fazer circular n'ella as suas respectivas carruagens, wagons e machinas, pagando as tarifas que convencionarem com a Empreza, as quaes não poderão, em caso algum, exceder os maximos estabelecidos, e sujeitando-se aos respectivos regulamentos de policia e de serviço.

§ 5.º Esta faculdade será reciproca para todas as linhas.

§ 6.º No caso em que as diversas Companhias não possam accordar á cerca do exercicio d'ella, o Governo decidirá a questão.

§ 7.º E quando as mesmas Companhias não usem da referida faculdade, ellas deverão combinar-se de modo que o serviço de transporte não seja interrompido ou demorado nos pontos de juncção das diversas linhas.

Art.º 27.º

Art.º 27.º Nenhum imposto, debaixo de qualquer denominação, poderá ser lançado á Empreza durante os primeiros trinta annos da concessão.

§ 1.º Passado este praso, a Empreza ficará sujeita ás contribuições geraes do Paiz.

§ 2.º A isenção do imposto de que trata este artigo não será extensiva ás edificações urbanas e mais construcções que se fizerem nos terrenos conquistados ao Tejo, a que acima se alludio, as quaes edificações ficarão, logo desde o principio, sujeitas ás contribuições geraes do Reino.

Art.º 28.º Durante os quarenta mezes concedidos para a conclusão das obras de que trata este Contrato, quaesquer materiaes, utensilios ou machinas, com destino para a sua construcção ou exploração, poderão entrar livres de direitos, debaixo da fiscalisação do Governo.

Art.º 29.º O Governo não concede á Empreza subsidio algum, ou garantia de juro ou amortisação; nem tão pouco lhe faz alguma outra concessão alem das que são expressamente designadas n'este Contrato.

Condições que regulam o modo como deve ser feita a exploração concedida á Empreza pelo Artigo 24.º d'este Contrato.

Art.º 30.º

Art.º 30.º É a Empreza authorisada a receber pelos viajantes, gados, mercadorias, e quaesquer outros objectos que forem transportados pelo caminho de ferro de Lisboa a Cintra, os direitos consignados na tarifa do caminho de ferro de Leste, com o abatimento de dez por cento.

A recepção terá lugar por kilometro; assim um kilometro encetado será pago como se fosse percorrido.

Exceptua-se á esta regra toda a distancia percorrida menor de cinco kilometros, a qual será paga como se fossem cinco kilometros inteiros.

O peso da tonelada é de mil kilogrammas. As fracções de peso não serão contadas senão por centesimas de tonelada; assim todo o peso comprehendido entre zero e dez kilogrammas, pagará como dez kilogrammas, entre dez e vinte kilogrammas, pagará como vinte kilogrammas, e assim successivamente.

Art.º 31.º As tarifas estipuladas estabelecem só os maximos, ficando á Empreza a faculdade de as reduzir no interesse do commercio e da industria, de accordo com o Governo.

Quando se dê este caso, os preços assim reduzidos não poderão augmentar senão passados tres mezes.

Dous annos a datar da abertura da linha ao transito

publico

publico, o Governo poderá mandar proceder á revisão das tarifas, de accordo com a Empreza; ésta epocha em diante a revisão será feita todos os quatro annos.

Todas e quaesquer mudanças feitas nas tarifas serão annunciadas com um mez de antecipação, pelo menos.

Art.º 32.º O numero de viagens por dia será ulteriormente fixado pela Empreza, de accordo com o Governo, segundo as necessidades da circulação.

O Governo determinará por meio de regulamentos especiaes, ouvida a Empreza, o maximo e o minimo da velocidade dos comboios ordinarios de viajantes e mercadorias, e dos comboios extraordinarios, bem como a duração do transito completo.

Art.º 33.º Em cada comboio a Empreza terá a faculdade de collocar carruagens especiaes, chamadas de luxo, para as quaes os preços serão regulados pelo Governo, sob proposta da Empreza, mas é expressamente estipulado que o numero de logares n'estas carruagens nunca excederá o quinto do numero total dos logares do comboio.

Todo o comboio regular de viajantes deverá conter, em quantidade sufficiente, carruagens de todas as classes, destinadas ás pessoas que se apresentarem para tomar

logar

logar, excepto no caso de despesa especial e revogavel do Governo.

Art. 34.º O transporte de objectos perigosos e de manas indiviziveis de peso superior a cincomil kilogrammas, não será obrigatorio para a Empreza.

As condições d'este transporte poderão regular-se amigavelmente entre ella e os expeditores.

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

As mercadorias que a pedido dos expeditores forem transportadas com a velocidade dos viajantes, pagarão na razão do dobro do preço ordinario.

Os cavallos e mais gado tambem pagarão no mesmo caso o dobro do preço das respectivas tarifas. — A percepção dos preços de transporte deverá fazer-se indistinctamente e sem nenhuma especie de favor.

Art. 35.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. 36.º Os Empregados do Governo, que forem incumbidos

incumbidos da fiscalisação technica ou administrativa do caminho de ferro, deverão transitar n'elle sem pagar quantia alguma.

Art.º 37.º Se o Governo precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pela linha ferrea, a Empreza será obrigada a pôr immediatamente á sua disposição, e por metade dos preços das tarifas, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro.

Art.º 38.º As cartas e officios levados por um agente do Governo, bem como as malas do correio, serão transportadas gratuitamente em wagons bem acondicionados nos comboios de maior velocidade.

Art.º 39.º No caso em que o Governo careça de comboios especiaes, prover-se-ha a isso por meio de convenções particulares para cada caso.

Art.º 40.º As despezas accessorias não incluidas nas tarifas, taes como deposito, e armazenagem, e outras, serão fixadas por um regulamento feito pela Empreza, previamente submettido á approvação do Governo.

Art.º 41.º Todo o viajante cuja bagagem não pesar mais de trinta kilogrammas não terá a pagar pelo transporte d'esta bagagem supplemento algum ao

preço

preço do seu logar.

Art.º 42.º As mercadorias, volumes, animaes e outros objectos não designados nas tarifas, serão classificados para os preços a receber, nas classes com as quaes tiverem maior analogia.

Esta classificação será feita pela Empreza, de accordo com os Fiscaes do Governo, com recurso para o Ministerio das Obras Publicas.

Art.º 43.º Uso do telegrapho electrico será gratuitamente permittido ao Governo para os despachos officiaes, e aos particulares, mediante os preços de uma tabella estabelecida pela Empreza, de accordo com o Governo.

Art.º 44.º É a Empreza authorisada a receber na doca os direitos que forem estabelecidos em uma tarifa por ella feita, de accordo com o Governo.

Condições em que se estabelecem o deposito, as penas convencionaes, e outras estipulações, tendentes a tornar perfeito este Contrato e a assegurar a sua plena execução.

Art.º 45.º A Empreza deverá constituir-se em Companhia por um prazo não inferior a noventa e nove annos, e com o capital necessario para se desempenhar

penhar das obrigações estipuladas n'este Contrato, guardadas as disposições do Codigo Commercial, e provar que, pelo menos, tres quartos do seu capital estão subscriptos por firmas solvaveis.

§ unico. A prova da solvabilidade dos subscriptores, faz-se-ha quanto ás Acções passadas no Reino, por via de informações das respectivas Authoridades Administrativas; e quanto ás que forem passadas fóra, por via de informações dos nossos Agentes Diplomaticos, ou Consulares.

Art.º 46.º Constituida assim a Empreza, depositará, como caução d'este Contrato provvisorio, uma somma de dezoito contos de reis, ou cem mil francos, tomado o franco a cento e oitenta reis, em metal, ou em titulos de divida publica, pelo seu valor no mercado, no Banco de Paris, de Londres, ou no de Portugal, á ordem do Governo Portuguez.

Art.º 47.º Satisfeitas as condições consignadas nos dous artigos antecedentes, o Governo submetterá o presente Contrato, a planta e demarcação a que se refere o paragrapho unico do artigo 23.º, que será considerado como parte integrante d'elle, á approvação do Poder Legislativo, no primeiro mez da sua proxima Sessão

Legislativa

Legislativa de mil oitocentos cincoenta e cinco.

Art. 48. Se o Poder Legislativo o approvar, dentro em tres mezes, a contar da publicação da respectiva Lei, a Empreza depositará em caução do Contrato definitivo a somma de dez mil libras esterlinas, ou quarenta e cinco contos de reis, em metal, ou em titulos de divida publica, pelo seu valor no mercado, no Banco de Paris, Londres, ou Portugal, á ordem do Governo portuguez.

§ 1. Para o completo das dez mil libras, de que se falla n'este artigo, levar-se-hão em conta os dezoito contos de reis, ou cem mil francos de caução, de que trata o artigo 46, na razão de vinte e cinco francos por cada libra esterlina.

§ 2. Se a Empreza não satisfizer a esta condição no prazo acima estabelecido, ficará este Contrato provisorio, ipso facto, rescindido, perdendo ella para o Estado a caução estipulada no citado artigo 46.

§ 3. Este deposito poderá ser levantado pela Empreza logo que ella prove haver despendido nas obras acima mencionadas o dobro da somma depositada, porque n'este caso as obras feitas ficarão servindo de caução.

Art. 49. Publicada a Lei que approvar este Contrato provisorio e depositada pela Empreza a caução,

na

na forma dos dous artigos antecedentes, deverá assignar-se dentro em dez dias o Contrato definitivo, em rigorosa conformidade com este Contrato provisorio, e nenhuma das partes outhorgantes poderá recusar-se a faze-lo.

Art. 50. Os planos definitivos, a que se referem os artigos 2.º e 3.º, deverão ser submettidos á approvação do Governo dentro em tres mezes, a contar da assignatura do Contrato definitivo.

Art. 51. As obras, a que se refere o artigo 1.º, deverão começar em escala proporcional á sua grandeza, e ao tempo em que devem ser concluidas, nos termos deste Contrato, dentro em um mez a contar da approvação dos respectivos planos a que se refere o artigo antecedente.

§ Unico. Se a Empreza não começar estas obras na epocha marcada, e na escala estabelecida naquelle artigo, perderá, ipso facto, para o Estado a caução de quarenta e cinco contos de reis, de que trata o artigo quarenta e sete, e ficará tambem, ipso facto, rescindido o Contrato para todos os effeitos juridicos.

Art. 52. Dentro em vinte mezes, a contar do começo das mesmas obras, a Empreza deverá ter acabado o caminho de ferro de Bellem a Cintra, com todos os seus edificios de serviço e mais accessorios e dependencias,

fornecido

fornecido e collocado sobre a linha o respectivo material fixo e circulante nos termos d'este Contrato.

Dentro de quarenta mezes, a contar do começo das mesmas obras, a Empreza deverá ter tambem acabado a linha telegraphica, o caes e a doca, com todos os seus accessorios e dependencias, conforme as estipulações d'este Contrato.

§ 1.º Se a Empreza não tiver terminado as obras do caminho de ferro de Bellem a Cintra, com todos os seus edificios de serviço e mais accessorios e dependencias, fornecido e collocado sobre a linha o respectivo material fixo e circulante no prazo de vinte mezes mencionado n'este artigo, pagará uma multa de sete contos e duzentos mil reis, ou quarenta mil francos por cada mez de demora, no caso em que ao fim de vinte mezes tenha ja concluido, pelo menos, metade da linha.

§ 2.º No caso porem de nem metade ter ainda construido n'este prazo, poderá então o Governo rescindir o Contrato, entrando immediatamente no dominio e posse de todas as obras feitas e materiaes fornecidos, que a Empreza perderá para o Estado, em pena da sua falta.

§ 3.º Se ao fim de quarenta mezes, mencionados n'este

n'este artigo, a Empreza não tiver tambem concluido todas as obras do caes e da doca, seus accessorios e dependencias, na forma d'este artigo, por cada mez de demora pagará uma multa de sete contos e duzentos mil reis, ou quarenta mil francos.

§ 4.º Se passados mais seis mezes a Empreza ainda não tiver concluido todas as obras a que se obrigou por este Contrato, poderá o Governo rescindi-lo nos termos do paragrapho 2.º

§ 5.º Exceptuam-se os casos de força maior, devidamente comprovados, nos quaes casos não terá logar a applicação das penas comminadas n'este artigo.

Art. 53.º A Empreza declara que contratou com perfeito conhecimento de causa, depois de haver calculado com muito cuidado e verificado com escrupulosa exactidão a importancia das despezas a que se obriga, e o alcance e o valor das compensações que recebe em virtude d'este Contrato, e por isso não tem, nem póde ter por nenhum titulo, e se o tivesse renunciá-lo-hia por este artigo, direito de reclamar para o futuro novas compensações, ou indemnisações do Estado, a pretexto de qualquer vicio do Contrato, porque toma sobre si todos os riscos, e se obriga a cumprir todas as obrigações

ções estipuladas em todos os casos previstos, ou não previstos, solitos ou insolitos, cogitados ou não cogitados, nos termos d'este Contrato.

Art.º 54.º O Governo terá o direito de fiscalisar, pelo modo que julgar mais conveniente, os trabalhos da construcção a cargo da Empreza, o fornecimento de todo o material, e bem assim a exploração da linha ferrea, da linha telegraphica, e da doca, para o fim de verificar se a Empreza cumpre as condições d'este Contrato.

§ 1.º No caso em que a Empreza não execute os trabalhos, em harmonia com as condições d'este Contrato, e conforme as regras da arte, ou empregue materiaes de má qualidade, os Fiscaes do Governo deverão ordenar a sua boa construcção, ou a suspensão da obra, quando a Empreza não ceda ás suas intimações; n'este ultimo caso a questão deverá ser submettida ao Ministerio das Obras Publicas, que a decidirá do modo que julgar mais conveniente, para não retardar o andamento dos trabalhos.

§ 2.º O tempo que o Governo gastar a decidir as questões de semelhante natureza não será contado no praso marcado no artigo 52.º, para a conclusão das obras do Caminho de ferro, excepto os casos em

que

que a Empreza dê occasião a questões, ou insista n'ellas, depois de resolvidas, de proposito para ganhar tempo.

§ 3.º A' medida que os trabalhos estiverem terminados, para se poder abrir o caminho á circulação publica, serão inspeccionados por um ou mais Agentes do Governo, os quaes lavrarão um Auto descrevendo o resultado desta inspecção, que deverá ser submettido ao Governo para o habilitar a resolver se deve ou não entregar-se definitivamente a linha ao serviço publico.

§ 4.º Para auxiliar o Governo na fiscalisação que, em virtude d'este artigo, tem a exercer sobre a exploração das linhas ferrea e telegraphica, e da doca, dar-lhe-ha a Empreza todos os annos um Relatorio minucioso da sua gerencia.

Das condições relativas á Legislação que deve applicar-se á Empreza, do seu foro, juizo arbitral, e da sua forma de processo que n'elle deve seguir-se.

Art.º 55.º A Empreza, seus Contratadores, Agentes e Operarios, ficam sujeitos, em tudo o que diz respeito a este Contrato, ás Leis e aos Tribunaes do Reino de Portugal. O Governo pela sua parte lhes garantirá,

e

e ás suas propriedades, a mesma protecção que as Leis do Reino conferem aos nacionaes.

Art.º 56.º O Governo, ouvida a Empreza, fará os Regulamentos de policia das linhas ferrea e telegraphica, do canal, e da doca e suas dependencias. A Empreza poderá fazer, e submetterá á approvação do Governo, os Regulamentos para o serviço e exploração das linhas ferrea e telegraphica, e da doca.

Todos os Regulamentos, de que trata este artigo, são obrigatorios em quanto não forem revogados, para a Empreza, e em geral para as pessoas que fizerem uso do caminho de ferro.

Art.º 57.º Todas as questões que se levantarem entre a Empreza e o Governo, ácerca da interpretação ou execução d'este Contrato, correrão sempre, e exclusivamente, no foro de Lisboa, qualquer que seja o domicilio do concessionario primitivo, dos seus cessionarios, se os houver, ou de quemquer que seja que represente a Empreza, que para esse effeito renuncia o seu foro, e serão julgados em juizo arbitral.

§ 1.º Este juizo constituir-se-ha com cinco membros, todos cidadãos portuguezes, a saber: quatro Vogaes, dos quaes dous serão escolhidos pelo Governo, e dous pela

Empreza

Empreza, e um Presidente, que servirá tambem para desempatar, escolhido por accôrdo entre as partes, ou pelo Supremo Tribunal de Justiça, quando não haja accôrdo.

§ 2.º O Supremo Tribunal de Justiça deferirá á constituição d'este juizo arbital, e nomeará os dous Vogaes, que cada uma das partes contratantes tem direito de nomear, quando ellas os não nomearem.

§ 3.º Se acontecer que algum dos arbitros falleça, ou por qualquer outro motivo não possa funccionar, será substituido por outro nomeado pelo mesmo modo por que elle o fôra, e a sua falta não servirá em caso algum para annullar o compromisso, mas feita a substituição o processo seguirá logo os seus termos.

§ 4.º Os arbitros farão as suas sessões em uma das salas do Tribunal da Relação, servir-lhes-ha de Escrivão um dos Escrivães de Direito de Primeira Instancia Instancia, que for escolhido pelo Presidente da Relação. O processo será o mesmo que as Leis do Reino decretam para o Contencioso Administrativo, e será Relator aquelle que os mesmos arbitros escolherem de entre si.

§ 5.º Preparado o processo, e concluso a final, os arbi-

tros

tros julgarão em primeira e ultima instancia; não haverá das suas decisões nenhum recurso.

§ 6.º As suas sentenças serão executadas sem que para isso necessitem de ser homologadas.

§ 7.º Para os actos que forem da sua competencia terão os arbitros toda a jurisdição que as Leis do Reino attribuem aos Tribunaes Administrativos, e as suas decisões serão executadas pelo mesmo modo, e com as mesmas formalidades que as dos referidos Tribunaes Administrativos.

Palacio das Cortes em 30 de Junho de 1855.

Julio Gomes da Silva Sanches
Presidente

Joaquim Gonçalves Mamede
Deputado Secretario

Carlos Cyrillo Machado
Deputado Secretario

Com officio de 30 de Junho de 1855.
C. S. S. I. Estado

Em. e Ver. S. J. a h. de passar ás mãos de V. Ex.ª
p.ª ser pres.te á C. dos D. P. do R., a inclusa Prop.ª sobre
ser app.do e convertido em Lei o Contr.º celebrado entre
o Gov.º e o Conde de Caranges Lucotte p.ª a construcção d'um
Cam.º de ferro de Lisboa a Cintra, com outras obras ne-
cessarias

Igualm.te envio a V. Ex.ª um exemp.r da Prop.ª
do Gov.º e dos Pareceres das Comm.es de Obras Publ. e de
Legislação d'esta Cam.ª em q.e é baseada a sobr.da Prop.ª

D.s G.de A. 30 de J.º 55

C.al P.cha — J. G. da S. Sanches — P.

---

A C. dos D. envia á C. dos D. P. do R. a Prop.ª
junta do P. E., com emendas, e pessoa q.e ella
tem logar — P. das C. em 30 de J.º 55

J. G. da S. S. — P.
Jm Glz.º Mamede — D. S.
C. C. Machado — D. S.

# N.º 85.

## SENHORES:

Foi presente á Commissão de Obras Publicas a Proposta do Governo para ser approvado e convertido em Lei o Contrato para a construcção do caminho de ferro de Lisboa a Cintra, de um caes, de uma doca, e de um dique de querenar.

A Commissão examinou esta Proposta, e bem assim as Representações da Camara Municipal e dos proprietarios marginaes do Tejo, que a ella se referem.

A construcção do caminho de ferro e das outras obras que se propõem é de incontestavel vantagem para o embellezamento e salubridade da Cidade de Lisboa, não sendo menos vantajosas para o seu desenvolvimento commercial e para a commodidade dos seus habitantes, facilitando a carga e descarga das mercadorias, o concerto dos navios, e a communicação rapida com um sitio tão bello e frequentado como é a Villa de Cintra, sem contar o serviço que presta ás povoações intermedias, e principalmente á parte da população que habitar as margens do Tejo, por onde se dirige a linha ferrea.

O Contrato não se apresenta como oneroso para o Estado, pois não se exige garantia alguma de juro de amortisação para os capitaes empregados, e só concedem, como compensação, os terrenos que a Empreza conquistar ao Tejo, em virtude das construcções a que deve proceder, e a usufruição do caminho de ferro, da doca e do dique, por um certo prazo de tempo.

A respeito do direito que o Estado tem aos terrenos cedidos á empreza, appareceu uma Representação do Municipio de Lisboa, contestando até certo ponto este direito, baseada em algumas Doações Regias, e no artigo 17.º da Lei de 22 de Junho de 1846; sobre este ponto juridico julgou a Commissão dever ouvir o parecer da Commissão de Legislação, por ser assumpto de sua especial competencia; vae junto o parecer d'esta Commissão, do qual se conclue que o Contrato póde ser approvado sem offensa de direito algum; porque todos ficam salvos pelas estipulações do artigo 23.º do Contrato.

Em referencia ao livre uso e communicação das propriedades marginaes com o Rio, representaram os diversos proprietarios e donos de estabelecimentos sitos na margem do Tejo, para que esse livre uso e communicação lhes fossem garantidos. Pelos artigos 1.º, 3.º, e § ultimo do artigo 18.º do Contrato, é completamente satisfeita esta reclamação dos interessados, nos termos devidos, de modo que em nada podem ser prejudicados com as construcções contratadas.

O Contrato em todas as suas condições technicas, economicas e juridicas, está conforme com os principios da sciencia, e attende, de um modo adequado, ás conveniencias do Estado e do publico, e por isso a Commissão o julga digno de approvação.

A Empreza satisfaz ás condições estipuladas nos artigos 45.º, 46.º, 47.º do Contrato, cujo cumprimento se exige para poder verificar-se a concessão, condições que servem de garantia á realisação da Empreza.

Em presença das considerações que a Commissão acaba de expor, ella é de parecer que a Proposta do Governo deve ser convertida no seguinte

## PROJECTO DE LEI.

### Artigo 1.º

É approvado e convertido em Lei o Contrato celebrado em data de 30 de Setembro de 1854, entre o Governo e o Conde de Claranges Lucotte, para a construcção de um

Appr. um art.º 2º (B) salva a redacção

E sobre a Proposta (C) q. não foi appr., resolveu a Comm. que devia ter-se em vista a última parte q. ser tomada em consideração na redacção.



caminho de ferro de Lisboa a Cintra, cujas condições acompanham a presente Lei, e d'ella fazem parte. — Artigo 2. — (NB. Vai em papel separado com um §.)

ARTIGO ~~2.º~~ 3.º

appr como 3º — Fica revogada a Legislação em contrario.

Sala da Commissão, em 2 de Junho de 1855.

*José Estevão Coelho de Magalhães.*
*Hermenegildo Gomes da Palma.*
*D. Rodrigo José de Menezes.*
*Antonio Ladislau da Costa Camarate.*
*Joaquim Gonçalves Mamede.*
*Joaquim Thomaz Lobo d'Avila*, Relator.

Approvada a redacção com as alterações notadas nos Art.os 2.º e 3.º do Projecto e no §. 1.º do Art.º 52 das Condições do Contracto

# PROPOSTA DE LEI N.º 61 — *F.*

ARTIGO 1.º

É approvado e convertido em Lei o Contrato celebrado em data de trinta de Setembro do anno proximo findo, entre o Governo e o Conde de Claranges Lucotte, para a construcção de um caminho de ferro de Lisboa a Cintra, cujas condições acompanham a presente Lei, e d'ella fazem parte.

ARTIGO 2.º

É revogada toda a Legislação em contrario.

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 2 de Maio de 1855.

*Antonio Maria de Fontes Pereira de Mello.*

A Mag. Nomes

# CONTRATO

A QUE SE REFERE A PROPOSTA DE LEI D'ESTA DATA, PARA A CONSTRUCÇÃO DO CAMINHO DE FERRO DE LISBOA A CINTRA.

*Condições relativas á construcção do caes, doca e caminho de ferro, e ao fornecimento do respectivo material fixo e circulante, e aos direitos do Estado e da Empreza sobre as diversas construcções e material fornecido.*

ARTIGO 1.º

A Empreza (e por esta palavra deve entender-se, sempre que for empregada n'este Contrato, o concessionario primitivo, segundo outhorgante, Conde de Claranges Lucotte, ou qualquer particular, Sociedade ou Companhia para quem elle trespasse, na conformidade das Leis, e com a authorisação do Governo, os direitos adquiridos, e obrigações contrahidas em virtude d'este mesmo Contrato) effectuará á sua custa, e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo, e nos prazos especificados nas diversas condições d'este Contrato:

1.ª Um muro de caes e aterros na margem do Tejo, desde o Forte de S. Paulo até Belem.

2.ª Uma doca com capacidade para receber navios de todos os portes, em numero proporcional ás necessidades do nosso commercio—comprehendendo um dique de querenar.

3.ª Um caminho de ferro de Lisboa a Cintra, com todas as expropriações, aterros, e desaterros, obras de arte, assentamento da via, estações, officinas e todos os edificios accessorios, vedações para separar o caminho de ferro das propriedades contiguas, e em geral todos os trabalhos de construcção, previstos ou imprevistos, sem excepção ou distincção alguma, que forem necessarios para o completo acabamento do dito caminho de ferro com duas vias em toda a sua extensão.

4.ª O fornecimento, conservação e renovação de machinas locomotivas, carruagens para viajantes, wagons para mercadorias, guindastes, bombas, instrumentos para as officinas, e em geral todo o material fixo e circulante abaixo designado ou não designado, que for necessario para pôr e manter a linha em perfeito estado de exploração.

5.ª A construcção de uma linha de telegrapho electrico parallela a caminho de ferro.

6.ª O fornecimento, conservação e renovação dos materiaes que forem precisos para o estabelecimento d'esta linha telegraphica, seu custeio e sua exploração.

7.ª O estabelecimento de marcos kilometricos depois de terminada toda a construcção da linha, e o levantamento do cadastro do caminho com a descripção de todas as obras de arte e mais dependencias.

8.ª Todas as obras necessarias para estabelecer o livre uso e communicação do publico com o rio, de sorte que a industria e o commercio não sejam de modo algum tolhidos no seu desenvolvimento, nem prejudicada a saude publica.

### Artigo 2.°

São approvados, na sua generalidade, e ficam fazendo parte d'este contrato os planos do mencionado caes, doca e caminho de ferro, conforme os desenhos apresentados pelo concessionnario, cuja cópia authentica, rubricada pelo dito concessionario e pelo Ministro das Obras Publicas, fica archivada no respectivo Ministerio.

A Empreza submetterá á approvação do Governo os planos definitivos das obras de arte, do caes, da doca, e do caminho de ferro, com todos os seus accessorios e dependencias, conforme as estipulações d'este contrato, nos termos seguintes:

Plano geral na escala de $\frac{1}{5000}$.

Perfil longitudinal na escala de $\frac{1}{5000}$ para os comprimentos e $\frac{1}{500}$ para as alturas.

Perfis transversaes na escala de $\frac{1}{100}$.

#### Obras de arte.

Para um comprimento abaixo de 10 metros na escala de $\frac{1}{50}$.

Para um comprimento de 10 a 100 metros na escala de $\frac{1}{100}$.

Para todo o comprimento acima de 100 metros na escala de $\frac{1}{200}$.

### Artigo 3.°

A Empreza submetterá tambem á approvação do Governo, além dos projectos das obras de arte mencionadas no artigo antecedente, os projectos das obras destinadas ao livre uso e communicação do publico e das propriedades marginaes com o rio; e bem assim os das edificações urbanas, e de quaesquer outras que quizer fazer nos terrenos conquistados ao Téjo, e cedidos á dita Empreza por este contrato, ou por ella havidos de qualquer maneira.

### Artigo 4.°

Todos os planos a que se referem os artigos 2.° e 3.° poderão ser modificados quando no decurso da sua execução se reconheça ser isso util, devendo essas modificações ser previamente authorisadas pelo Governo.

### Artigo 5.°

O caminho de ferro de Lisboa a Cintra começará no Forte de S. Paulo—continuará pela margem do Tejo até Belem, sobre o aterro do novo caes acima mencionado, e d'ahi pelo Valle de Argeis, etc., até Cintra, onde se estabelecerá a estação—*Terminus*—o mais proxima possivel do Palacio Real.

Artigo 6.º

As declividades do caminho de ferro não excederão, em regra, 10 millimetros por metro, mas poderão chegar em alguns casos, e sempre fóra das curvas de menor raio, a 12 millimetros por metro.

Artigo 7.º

O limite minimo do raio das curvas de concordancia que ligam os differentes alinhamentos rectos entre si será de 300 metros.

Artigo 8.º

A largura do caminho de ferro será de 8,$^{m}$30 nos aterros—e de 7,$^{m}$40 nas trincheiras e terrenos de rocha, entre os parapeitos das pontes, e nos subterraneos.

A largura de cada via, entre as arestas interiores dos carris, deverá ser de 1,$^{m}$44 a 1,$^{m}$45.

A distancia entre as duas vias será, pelo menos, de 1,$^{m}$80, e no maximo dois metros, medidos entre as faces exteriores dos carris externos de cada via.

A largura das margens, ou parte comprehendida entre as faces exteriores dos carris externos e as arestas do leito do caminho será, pelo menos, 1,$^{m}$50, nos aterros, e um metro nas trincheiras e rochas entre os parapeitos das pontes, e nos subterraneos.

Artigo 9.º

O leito das vias ferreas será estabelecido sobre uma camada de lastro *(ballast)* de cincoenta centimetros de espessura.

Os carris serão de ferro laminado, e o seu peso minimo será de trinta e quatro kilogrammas por metro corrente.—Serão fornecidos e collocados para duas vias em toda a extensão da linha, e serão fixados pelo systema que a Empreza, á vista das ultimas prescripções da sciencia, julgar mais conveniente, com previa approvação do Governo.

Junto á estação de Lisboa, á de Belem, á de Cintra, e nos outros pontos em que ulteriormente se julgue util, por accôrdo entre as partes outhorgantes n'este Contrato, a Empreza deverá estabelecer as demais vias ferreas accessorias necessarias para o serviço.

O caminho de ferro será, conforme se accordar entre a Empreza e o Governo, fechado por meio de muros, sebes vivas, ou grades de madeira, que o separem das propriedades contiguas, com barreiras de serventia abrindo para fóra.

Artigo 10.º

A Empreza estabelecerá para as estradas de 1.ª e 2.ª classe caminhos municipaes e vicinaes, todas as passagens através do caminho de ferro que forem necessarias á circulação, não podendo exceder a quarenta em toda a linha.—Estas passagens poderão ser de nivel em todos os casos em que o Governo não determinar o contrario.

Quando forem de nivel, a Empreza estabelecerá barreiras, abrindo-se para a parte exterior da linha de ferro, tendo um guarda encarregado d'este serviço.

Artigo 11.º

Quando o caminho de ferro tiver de passar sobre uma estrada de 1.ª classe, a abertura do viaducto não será menor de 7,$^{m}$92; sobre uma estrada de 2.ª classe 6,$^{m}$60; sobre um caminho municipal de 5,$^{m}$50.

A altura do fecho da abobada acima da calçada será de 5,$^{m}$0, pelo menos.

A largura entre os parapeitos será de 7,$^{m}$40.

A altura dos parapeitos será de oitenta centimetros, pelo menos.

Artigo 12.º

Quando a linha de ferro tiver de passar por baixo de uma estrada, a largura do viaducto será de 9,$^{m}$92 para as estradas de 1.ª classe de 6,$^{m}$60, para as de 2.ª classe, e de 5,$^{m}$50 para os caminhos municipaes.

A abertura entre os pés direitos será, pelo menos, de 7,$^{m}$40.

A distancia vertical do intradorso á parte superior dos carris será, pelo menos, de 4,$^{m}$50.

Artigo 13.º

Quando a linha de ferro atravessar um rio, canal, ou uma corrente qualquer, a ponte terá a largura e altura dos parapeitos estipuladas no artigo 11.º

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

Artigo 14.º

As pontes e viaductos que hajam de construir-se serão de pedra ou de ferro.

Se houver a desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder cinco centimetros para as estra as de 1.ª e 2.ª classe, e sete centimetros para os caminhos municipaes.

O Governo poderá alterar esta regra.

Artigo 15.º

A abertura dos subterraneos será, pelo menos, de sete metros entre os pés direitos ao nivel dos carris: a altura acima d'esse nivel até ao intradorso da abobada de revestimento será de 4,$^{m}$50.—A Empreza fará todas as obras necessarias para prevenir qualquer perigo de desabamento ou filtrações.

Artigo 16.º

Nos pontos de encontro das estradas ordinarias com a via ferrea durante a sua feitura, a Empreza construirá as necessarias obras provisorias para que a circulação não seja interrompida.

Artigo 17.º

A Empreza restabelecerá e assegurará á sua custa o curso das aguas que se tenha suspendido ou modificado em consequencia dos trabalhos do caminho de ferro, ou indemnisará o proprietario segundo as Leis vigentes.

Artigo 18.º

O nivel dos carris sobre toda a extensão do novo caes será estabelecido um metro acima do nivel das mais altas aguas do Téjo.—O lado do aterro banhado pelo rio será coberto por um muro de caes de alvenaria, revestido do lado exterior de enxelharia, com todas as condições de solidez e de harmonia com os outros caes do Tejo, mas sem luxo.

O muro do caes deverá ter as escadas de pedra, e serventias que forem necessarias para o livre uso e communicação das propriedades confinantes com o rio.

A Empreza tambem se obriga a collocar todas as argollas de amarração que forem necessarias no lado exterior do caes, e em geral todas as obras que forem indispensaveis, para o livre uso e communicação do publico, e das propriedades confinantes com o rio, incluindo mesmo um canal de quarenta pés de largo, o maximo, com eclusas, se o Governo assim o julgar necessario.

O parapeito da parte superior do caes terá oitenta centimetros de altura acima dos carris.

Artigo 19.º

A Empreza estabelecerá uma estação de partida em Lisboa, com todas as accommodações necessarias para os passageiros, mercadorias e habitação dos Empregados.

Mais tres estações intermediarias de menor importancia, entre Lisboa e Belem, além das que forem necessarias entre este ponto e Cintra;—e emfim a estação de Cintra, que deverá aproximar-se em sua construcção, tanto quanto for possivel, das disposições adoptadas para a estação principal de Lisboa.

Estabelecerá tambem uma officina com seis forjas; uma officina de ajustagem e de tornos; uma officina de construcção de carruagens e wagons; uma machina de vapor da força de vinte e cinco cavallos; emfim todas as machinas e apparelhos necessarios para a feitura e concerto do material de exploração, comprehendendo as locomotivas.

Deverá ter igualmente todos os armazens, telheiros e depositos necessarios para o estacionamento e pintura das locomotivas, *tenders*, carruagens e wagons.

Estabelecerá, emfim, seis fossos para *picar o fogo* e os apparelhos, e reservatorios necessarios para alimentação das machinas.

Artigo 20.º

A Empreza empregará na construcção das obras materiaes de boa qualidade: os paramentos das abobadas, os angulos, os soccos e os coroamentos serão, quanto possivel, de cantaria; onde a não houver será tolera o o tijolo.

Artigo 21.º

A Empreza fornecerá para o serviço da linha ferrea:

6 plataformas giratorias para machinas.

12 plataformas giratorias para wagons e carruagens.

30 meios cruzamentos para mudanças de via.

A Empreza fornecerá tambem:

10 locomotivas de viajantes, com seus *tenders* e accessorios — 4 locomotivas de mercadorias, idem, idem.

1 carruagem Real.

15 carruagens de 1.ª Classe.

25 carruagens de 2.ª Classe.

40 carruagens de 3.ª Classe e descobertas.

15 carros de bagagens e mercadorias.

50 wagons diversos para mercadorias.

2 wagons para transportes de cavallos.

2 wagons para transporte de carruagens.

As carruagens dos viajantes deverão ser suspensas sobre molas, e guarnecidas de assentos.

As de 1.ª Classe serão cobertas, com assentos estofados, e fechadas com vidraças.

As de 2.ª Classe serão cobertas, fechadas com vidraças, e terão assentos com estofos mais ordinarios.

As de 3.ª Classe serão cubertas com cortinas, e terão assentos de madeira.

As carruagens de todas as Classes deverão preencher, alem d'isto, todas as condições estabelecidas pelo Governo, ou que de futuro vierem a sê-lo no interesse da segurança dos viajantes.

As carruagens, os wagons de mercadorias e gado, e as plataformas, os meios cruzamentos, e em geral todo o material fixo e circulante, mencionado n'este contracto, será de boa qualidade e solida construcção, conforme os melhores modelos.

A Empreza obriga-se a augmentar todas as partes do material de exploração, conforme o exigir o desenvolvimento da circulação.

Artigo 22.º

O caes, a doca, o caminho de ferro, e todos os edificios necessarios para o serviço do mesmo caminho e mais accessorios e dependencias, como carris, cochins, travessas, e em geral todo o material fixo de qualquer especie, ficam desde a sua construcção, ou collocação na linha, pertencendo ao dominio do Estado, para o effeito da Empreza não poder alienar estes objectos, e bem assim para o de lhe serem applicaveis todas as Leis que protegem em geral a Fazenda publica, e especialmente as vias de communicação de qualquer especie.

Os armazens edificados para serviço da doca, sobre os terrenos conquistados ao Tejo, e cedidos á Empreza, nos termos d'este Contrato, ou por ella havidos por qualquer outro titulo, ficarão pertencendo ao dominio da Empreza.

Fica do mesmo modo pertencendo ao dominio da Empreza todo o material circulante, com a clausula, porém, de não poder ser alienado durante a concessão senão na parte em que puder ser vantajosamente substituido, e com essa expressa condição.

## *Condições relativas ás concessões que o Estado faz á Empreza em compensação das obrigações que ella toma sobre si; modo, fórma, limitações, e prazos d'essas concessões.*

Artigo 23.º

Em compensação das obrigações que a Empreza toma sobre si por este Contrato, faz o Governo á mesma Empreza cessão, trespasse perpetuo e irrevogavel de todo o direito e acção, dominio e posse que o Estado tem sobre os terrenos que por ella forem conquistados ao Tejo, em virtude dos trabalhos que executar, comprehendidos entre o muro do caes e o extremo das propriedades confinantes com o rio.

Declara-se porém:

1.º Que ficam inteiramente salvos e serão religiosamente respeitados todos os direitos dos respectivos proprietarios, e especialmente as suas servidões de communicação com o rio.

2.º Que quaesquer expropriações que possam ser necessarias para a execução do caminho de ferro, do caes e da doca, com todas as obras accessorias ou dependentes de qualquer d'estas construcções, conforme já se menciona nos artigos precedentes d'este contrato, ficam a cargo da Empreza, e serão reguladas amigavelmente, ou pelas Leis respectivas, tanto geraes como especiaes dos caminhos de ferro, devendo intervir o Ministerio Publico para auxiliar a Empreza em nome do interesse geral, e nos termos das Leis em vigor, quando essa intervenção for por ella requisitada.

3.º Que não se comprehendem na cessão feita por este artigo os terrenos destinados para ruas, os quaes pertencerão ao dominio publico, e igualmente se não comprehendem os que forem applicados para as obras que a Empreza póde ser obrigada a construir nos termos d'este Contrato, a fim de estabelecer a livre communicação do publico com o rio.

§ unico. Para assegurar bem á Empreza e lhe pôr a salvo de qualquer questão futura os direitos que lhe são concedidos por este artigo, fará o Governo proceder immediatamente pelos seus Engenheiros, de accôrdo com a Empreza, ao levantamento da planta e demarcação dos terrenos de alluvião que se tem successivamente formado até hoje pela acção natural das aguas, a ponto de lhes estarem superiores nas marés cheias regulares, de modo que separe bem distinctamente estes terrenos, que podem estar já apropriados, d'aquelles outros que hão de ser conquistados ao Tejo, e creados pelas obras que a Empreza executar, os quaes por este Contrato lhe são cedidos e garantidos.

### Artigo 24.º

O Governo tambem concede á Empreza a exploração do caminho de ferro de Lisboa a Cintra, da linha telegraphica respectiva e da doca, por espaço de noventa e nove annos, contados desde a concessão definitiva, nos termos d'este Contrato.

§ 1.º Durante todo este espaço de tempo, a Empreza conservará o caminho de ferro com todos os seus accessorios e dependencias, e com todo o seu material fixo e circulante, e bem assim a linha telegraphica e a doca e o caes, em toda a zona do aterro, que nos termos d'este Contrato se eleva um metro acima das mais altas aguas do Tejo, em bom estado de exploração, e no mesmo estado o deverá entregar ao Governo, findo o prazo da concessão, fazendo sempre para este fim á sua custa todas as reparações que forem necessarias, quer ordinarias, quer extraordinarias.

§ 2.º No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro, ou da doca, o Governo proverá por sua authoridade, provisoriamente, a que a dita exploração continue por conta da Empreza, e intima-la-ha logo, para ella se habilitar a cumprir com a sua obrigação respectiva.

§ 3.º Se dentro em tres mezes depois de intimada, na fórma do § antecedente, a Empreza não provar que está habilitada para continuar com a exploração da linha de ferro, da linha telegraphica e da doca, nos termos d'este Contrato, e não proseguir n'ella assim effectivamente, perderá o direito ás concessões que lhe são feitas n'este artigo pelo tempo que restar para completar o prazo de noventa e nove annos; e o Estado poderá entrar immediatamente na posse da exploração da linha ferrea, da linha telegraphica, e da doca, sem lhe dar indemnisação alguma.

§ 4.º Exceptuam-se da disposição do § 3.º os casos de força maior.

§ 5.º Nos ultimos cinco annos, antes de findar o prazo da concessão, se a Empreza mostrar desleixo no desempenho das obrigações a que se refere este Contrato, o Governo terá direito de receber os rendimentos do caminho de ferro, da doca, e de conservar em seu poder, até findar o prazo da concessão, a parte dos mencionados rendimentos que considerar necessaria para caução de qualquer prejuizo ou estrago por que deva responder a mesma Empreza.

§ 6.º Passados 25 annos depois da abertura da linha de ferro ao transito publico em toda a sua extensão, o Governo terá o direito, em qualquer tempo, de remir a concessão a que se refere este artigo.

A annuidade da remissão será determinada tomando-se o producto medio liquido da linha correspondente aos sete annos immediatamente anteriores, excluindo-se d'estes os dois menos productivos.

Se, porém, a remissão for feita antes dos primeiros cincoenta annos da concessão, a

annuidade não poderá em caso algum ser inferior a seis por cento do capital dispendido em todas as obras de que reza este Contrato.

7.º Finda a concessão por qualquer dos modos estabelecidos n'este artigo e seus paragraphos, os armazens, dependentes da doca a que se alludiu no artigo 22.º, que forem edificados sobre os terrenos conquistados ao Tejo e cedidos á Empreza por este Contrato, ou por ella havidos por qualquer outro titulo, e bem assim todo o material circulante a que tambem se alludiu no mesmo artigo 22.º, poderão ser adquiridos pelo Estado pelo preço que fôr estipulado por avaliação de peritos.

§ 8.º Se no caso de guerra o caminho de ferro for destruido ou damnificado sem ser por culpa da Empreza, o Governo a indemnisará pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas por peritos, em dinheiro ou em titulos de divida publica, pelo seu valor no mercado.

Artigo 25.º

A Empreza poderá construir, com a approvação do Governo, quaesquer ramaes ferreos, ou estradas ordinarias que venham a entroncar com a linha de Cintra, sujeitando-se para as estradas ás Leis e regulamentos respectivos, e para os ramaes ferreos ás clausulas e condições d'este Contrato, mas sem subsidio nem garantia de juro ou amortisação por parte do Governo.

§ unico. Esta faculdade com relação aos dois ramaes ferreos de Cintra a Collares, e de Cintra a Cascaes, é concedida por dois annos, a datar da abertura do Caminho de ferro de Cintra á circulação.—Antes de findo este prazo o Governo não poderá conceder os dois ramaes a Empreza alguma, sem o consentimento da Empreza do caminho de ferro de Cintra.

Artigo 26.º

O Governo não poderá fazer nenhuma outra concessão de caminho de ferro de Lisboa a Cintra, em quanto durar a concessão feita pelo artigo 24.º

§ 1.º O Governo poderá, porém, fóra do caso previsto no artigo antecedente, com respeito ás ramificações de Cascaes e Collares, fazer novas concessões de quaesquer caminhos de ferro que venham entroncar na mencionada linha de Lisboa a Cintra, ou que, partindo da Capital, sigam em direcções divergentes.

§ 2.º Quando o Governo venha a ordenar a construcção de uma estrada, canal, ou via ferrea, que atravesse a linha concedida, deverá tomar as medidas necessarias para que não resulte impedimento ou obstaculo á circulação d'esta, nem augmento algum de despeza para a Empreza.

§ 3.º A abertura de quaesquer vias de communicação, nos termos dos dois §§ antecedentes, não poderá authorisar reclamação alguma por parte da Empreza.

§ 4.º As Companhias concessionarias de quaesquer caminhos de ferro que venham entroncar n'esta linha terão a faculdade de fazer circular n'ella as suas respectivas carruagens, wagons e machinas, pagando as tarifas que convencionarem com a Empreza, as quaes não poderão, em caso algum, exceder os maximos estabelecidos, e sujeitando-se aos respectivos regulamentos de policia e de serviço.

§ 5.º Esta faculdade será reciproca para todas as linhas.

§ 6.º No caso em que as diversas Companhias não possam accordar ácerca do exercicio d'ella, o Governo decidirá a questão.

§ 7.º E quando as mesmas Companhias não usem da referida faculdade, ellas deverão combinar-se de modo que o serviço de transporte não seja interrompido ou demorado nos pontos de juncção das diversas linhas.

Artigo 27.º

Nenhum imposto, debaixo de qualquer denominação, poderá ser lançado á Empreza durante os primeiros trinta annos da concessão.

§ 1.º Passado este prazo, a Empreza ficará sujeita ás contribuições geraes do paiz.

§ 2.º A isenção do imposto de que trata este artigo não será extensiva ás edificações urbanas e mais construcções que se fizerem nos terrenos conquistados ao Tejo, a que acima se alludiu, as quaes edificações ficarão, logo desde o principio, sujeitas ás contribuições geraes do Reino.

Artigo 28.º

Durante os quarenta mezes concedidos para a conclusão das obras de que trata este Contrato, quaesquer materiaes, utensilios ou machinas, com destino para a sua construcção ou exploração, poderão entrar livres de direitos, debaixo da fiscalisação do Governo.

Artigo 29.°

O Governo não concede á Empreza subsidio algum, ou garantia de juro ou amortisação; nem tão pouco lhe faz alguma outra concessão além das que vão expressamente designadas n'este Contrato.

*Condições que regulam o modo como deve ser feita a exploração concedida á Empreza pelo artigo 24.° d'este Contrato.*

Artigo 30.°

É a Empreza authorisada a receber pelos viajantes, gados, mercadorias, e quaesquer outros objectos que forem transportados pelo caminho de ferro de Lisboa a Cintra, os direitos consignados na tarifa do caminho de ferro de Leste, com o abatimento de dez por cento.

A recepção terá lugar por kilometro; assim um kilometro encetado será pago como se fosse percorrido.

Exceptua-se d'esta regra toda a distancia percorrida menor de cinco kilometros, a qual será paga como se fossem cinco kilometros inteiros.

O peso da tonelada é de 1:000 kilogrammas. As fracções de peso não serão contadas senão por centesimos de tonelada; assim todo o peso comprehendido entre zero e dez kilogrammas pagará como dez kilogrammas, entre dez e vinte kilogrammas, pagará como vinte kilogrammas, e assim successivamente.

Artigo 31.°

As tarifas estipuladas estabelecem só os maximos, ficando á Empreza a faculdade de as reduzir no interesse do commercio e da industria, de accôrdo com o Governo.

Quando se dê este caso, os preços assim reduzidos não poderão augmentar senão passados tres mezes.

Dois annos a datar da abertura da linha ao transito publico, o Governo poderá mandar proceder á revisão das tarifas, de accôrdo com a Empreza; d'essa epocha em diante a revisão será feita todos os quatro annos.

Todas e quaesquer mudanças feitas nas tarifas serão annunciadas com um mez de antecipação, pelo menos.

Artigo 32.°

O numero de viagens por dia será ulteriormente fixado pela Empreza, de accôrdo com o Governo, segundo as necessidades da circulação.

O Governo determinará por meio de regulamentos especiaes, ouvida a Empreza, o maximo e o minimo da velocidade dos comboios ordinarios de viajantes e mercadorias e dos comboios extraordinarios, bem como a duração do transito completo.

Artigo 33.°

Em cada comboio a Empreza terá a faculdade de collocar carruagens especiaes, chamadas de luxo, para as quaes os preços serão regulados pelo Governo, sob proposta da Empreza, mas é expressamente estipulado que o numero de logares n'estas carruagens nunca excederá o quinto do numero total dos logares do comboio.

Todo o comboio regular de viajantes deverá conter, em quantidade sufficiente, carruagens de todas as classes, destinadas ás pessoas que se apresentarem para tomar logar, excepto no caso de dispensa especial e revogavel do Governo.

Artigo 34.°

O transporte de objectos perigosos e de massas indivisiveis de peso superior a cinco mil kilogrammas, não será obrigatorio para a Empreza.

As condições d'este transporte poderão regular-se amigavelmente entre ella e os expeditores.

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

As mercadorias que a pedido dos expeditores forem transportadas com a velocidade dos viajantes, pagarão na rasão do dobro do preço ordinario.

Os cavallos e mais gado tambem pagarão no mesmo caso o dobro do preço das respectivas tarifas.—A percepção dos preços de transporte deverá fazer-se indistinctamente e sem nenhuma especie de favor.

ARTIGO 35.°

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.

ARTIGO 36.°

Os Empregados do Governo, que forem incumbidos da fiscalisação technica ou administrativa do caminho de ferro, deverão transitar n'elle sem pagar quantia alguma.

ARTIGO 37.°

Se o Governo precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pela linha ferrea, a Empreza será obrigada a pôr immediatamente á sua disposição, e por metade dos preços das tarifas, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro.

ARTIGO 38.°

As cartas e officios levados por um agente do Governo, bem como as malas do correio, serão transportadas gratuitamente em wagons bem acondicionados nos comboios de maior velocidade.

ARTIGO 39.°

No caso em que o Governo careça de comboios especiaes, prover-se-ha a isso por meio de convenções particulares para cada caso.

ARTIGO 40.°

As despezas accessorias não incluidas nas tarifas, taes como deposito, e armazenagem, e outras, serão fixadas por um regulamento feito pela Empreza, previamente submettido á approvação do Governo.

ARTIGO 41.°

Todo o viajante cuja bagagem não pesar mais de 30 kilogrammas não terá a pagar pelo transporte d'esta bagagem supplemento algum ao preço do seu logar.

ARTIGO 42.°

As mercadorias, volumes, animaes, e outros objectos não designados nas tarifas, serão classificados para os preços a receber, nas classes com as quaes tiverem maior analogia.

Esta classificação será feita pela Empreza, de accôrdo com os Fiscaes do Governo, com recurso para o Ministerio das Obras Publicas.

ARTIGO 43.°

O uso do telegrapho electrico será gratuitamente permittido ao Governo para os despachos officiaes, e aos particulares, mediante os preços de uma tabella estabelecida pela Empreza, de accôrdo com o Governo.

ARTIGO 44.°

É a Empreza authorisada a receber na doca os direitos que forem estabelecidos em uma tarifa por ella feita, de accôrdo com o Governo.

*Condições em que se estabelecem o deposito, as penas convencionaes, e outras estipulações, tendentes a tornar perfeito este Contrato, e a assegurar a sua plena execução.*

ARTIGO 45.°

A Empreza deverá constituir-se em Companhia por um prazo não inferior a noventa e nove annos, e com o capital necessario para se desempenhar das obrigações estipuladas n'este Contrato, guardadas as disposições do Codigo Commercial, e provar que, pelo menos, tres quartos do seu capital estão subscriptos por firmas solvaveis.

§ unico. A prova da solvabilidade dos subscriptores, far-se-ha quanto ás Acções passadas no Reino, por via de informações das respectivas Authoridades Administrativas; e quanto ás que forem passadas fóra, por via de informações dos nossos Agentes Diplomaticos, ou Consulares.

Artigo 46.°

Constituida assim a Empreza, depositará, como caução d'este Contrato provisorio, uma somma de dezoito contos de réis, ou cem mil francos, tomado o franco a 180 réis, em metal, ou em titulos de divida publica, pelo seu valor no mercado, no Banco de París, de Londres, ou no de Portugal, á ordem do Governo portuguez.

Artigo 47.°

Satisfeitas as condições consignadas nos dois artigos antecedentes, o Governo submetterá o presente Contrato, a planta e demarcação a que se refere o § unico do artigo 23.°, que será considerado como parte integrante d'elle, á approvação do Poder Legislativo, no primeiro mez da sua proxima Sessão Legislativa, de mil oitocentos e cincoenta e cinco.

Artigo 48.°

Se o Poder Legislativo o approvar, dentro em tres mezes, a contar da publicação da respectiva Lei, a Empreza depositará em caução do Contrato definitivo a somma de dez mil libras esterlinas, ou quarenta e cinco contos de réis, em metal, ou em Titulos de divida publica, pelo seu valor no mercado, no Banco de París, Londres, ou Portugal, á ordem do Governo portuguez.

§ 1.° Para o completo das dez mil libras, de que se falla n'este artigo, levar-se-hão em conta os dezoito contos de réis, ou cem mil francos de caução, de que trata o artigo 46.°, na rasão de 25 francos por cada libra esterlina.

§ 2.° Se a Empreza não satisfizer a esta condição no prazo acima estabelecido, ficará este Contrato provisorio, *ipso facto*, rescindido, perdendo ella para o Estado a caução estipulada no citado artigo 46.°

§ 3.° Este deposito poderá ser levantado pela Empreza logo que ella prove haver dispendido nas obras acima mencionadas o dobro da somma depositada, porque n'esse caso as obras feitas ficarão servindo de caução.

Artigo 49.°

Publicada a Lei que approvar este Contrato provisorio, e depositada pela Empreza a caução, na fórma dos dois artigos antecedentes, deverá assignar-se dentro em dez dias o Contrato definitivo, em rigorosa conformidade com este Contrato provisorio, e nenhuma das partes outhorgantes poderá recusar-se a faze-lo.

Artigo 50.°

Os planos definitivos, a que se referem os artigos 2.° e 3.°, deverão ser submettidos á approvação do Governo dentro em tres mezes, a contar da assignatura do Contrato definitivo.

Artigo 51.°

As obras, a que se refere o artigo 1.°, deverão começar em escala proporcional á sua grandeza, e ao tempo em que devem ser concluidas, nos termos d'este Contrato, dentro em um mez a contar da approvação dos respectivos planos a que se refere o artigo antecedente.

§ unico. Se a Empreza não começar estas obras na epocha marcada, e na escala estabelecida n'aquelle artigo, perderá, *ipso facto*, para o Estado a caução de quarenta e cinco contos de réis, de que trata o artigo 47.°, e ficará tambem, *ipso facto*, rescindido o Contrato para todos os effeitos juridicos.

Artigo 52.°

Dentro em vinte mezes, a contar do começo das mesmas obras, a Empreza deverá ter acabado o caminho de ferro de Belem a Cintra, com todos os seus edificios de serviço e mais accessorios e dependencias, fornecido e collocado sobre a linha o respectivo material fixo e circulante nos termos d'este Contrato.

Dentro de quarenta mezes, a contar do começo das mesmas obras, a Empreza deverá ter tambem acabado a linha telegraphica, o caes e a doca, com todos os seus accessorios e dependencias, conforme as estipulações d'este Contrato.

§ 1.° Se a Empreza não tiver terminado as obras do caminho de ferro de Belem a Cintra, com todos os seus edificios de serviço e mais accessorios e dependencias, fornecido

e collocado sobre a linha o respectivo material fixo e circulante no prazo de vinte mezes mencionado n'este artigo, pagará uma multa de sete contos e duzentos mil réis, ou quarenta mil francos por cada mez de demora, no caso em que ao fim de vinte mezes tenha já concluido, pelo menos, metade da linha.

§ 2.º No caso, porém, de nem metade ter ainda construido n'este prazo, poderá então o Governo rescindir o Contrato, entrando immediatamente no dominio e posse de todas as obras feitas e materiaes fornecidos, que a Empreza perderá para o Estado, em pena da sua falta.

§ 3.º Se ao fim de quarenta mezes, mencionados n'este artigo, a Empreza não tiver tambem concluido todas as obras do caes e da doca, seus accessorios e dependencias, na fórma d'este artigo, por cada mez de demora pagará uma multa de sete contos e duzentos mil réis, ou quarenta mil francos.

§ 4.º Se passados mais seis mezes a Empreza ainda não tiver concluido todas as obras a que se obrigou por este Contrato, poderá o Governo rescindi-lo nos termos do § 2.º

§ 5.º Exceptuam-se os casos de força maior, devidamente comprovados, nos quaes casos não terá logar a applicação das penas comminadas n'este artigo.

### Artigo 53.º

A Empreza declara—que contratou com perfeito conhecimento de causa, depois de haver calculado com muito cuidado e verificado com escrupulosa exactidão a importancia das despezas a que se obriga, e o alcance e o valor das compensações que recebe em virtude d'este Contrato, e por isso não tem, nem póde ter por nenhum titulo, e se o tivesse renuncia-lo-hia por este artigo, direito de reclamar para o futuro novas compensações, ou indemnisações do Estado, a pretexto de qualquer vicio do Contrato, porque toma sobre si todos os riscos e se obriga a cumprir todas as obrigações estipuladas em todos os casos previstos ou não previstos, solitos ou insolitos, cogitados ou não cogitados, nos termos d'este Contrato.

### Artigo 54.º

O Governo terá o direito de fiscalisar, pelo modo que julgar mais conveniente, os trabalhos da construcção a cargo da Empreza, o fornecimento de todo o material, e bem assim a exploração da linha ferrea, da linha telegraphica, e da doca, para o fim de verificar se a Empreza cumpre as condições d'este Contrato.

§ 1.º No caso em que a Empreza não execute os trabalhos, em harmonia com as condições d'este Contrato, e conforme as regras da arte, ou empregue materiaes de má qualidade, os Fiscaes do Governo deverão ordenar a sua boa construcção, ou a suspensão da obra, quando a Empreza não ceda ás suas intimações; n'este ultimo caso a questão deverá ser submettida ao Ministerio das Obras Publicas, que a decidirá do modo que julgar mais conveniente, para não retardar o andamento dos trabalhos.

§ 2.º O tempo que o Governo gastar a decidir as questões de similhante natureza não será contado no prazo marcado no artigo 52.º, para a conclusão das obras do caminho de ferro, excepto os casos em que a Empreza dê occasião a questões, ou insista n'ellas, depois de resolvidas, de proposito para ganhar tempo.

§ 3.º Á medida que os trabalhos estiverem terminados, para se poder abrir o caminho á circulação publica, serão inspeccionados por um ou mais Agentes do Governo, os quaes lavrarão um Auto descrevendo o resultado d'esta inspecção, que deverá ser submettido ao Governo para o habilitar a resolver se deve ou não entregar-se definitivamente a linha ao serviço publico.

§ 4.º Para auxiliar o Governo na fiscalisação que, em virtude d'este artigo, tem a exercer sobre a exploração das linhas ferrea e telegraphica, e da doca, dar-lhe-ha a Empreza todos os annos um Relatorio minucioso da sua gerencia.

## *Das condições relativas á Legislação que deve applicar-se á Empreza, do seu foro, juizo arbitral, e da sua fórma de processo que n'elle deve seguir-se.*

### Artigo 55.º

A Empreza, seus Contratadores, Agentes e Operarios, ficam sujeitos, em tudo o que diz respeito a este Contrato, ás Leis e aos Tribunaes do Reino de Portugal. O Governo

pela sua parte lhes garantirá, e ás suas propriedades, a mesma protecção que as Leis do Reino conferem aos nacionaes.

Artigo 56.°

O Governo, ouvida a Empreza, fará os Regulamentos de policia das linhas ferrea e telegraphica, do canal, e da doca e suas dependencias. A Empreza poderá fazer, e submetterá á approvação do Governo, os Regulamentos para o serviço e exploração das linhas ferrea e telegraphica, e da doca.

Todos os Regulamentos, de que trata este artigo, são obrigatorios em quanto não forem revogados, para a Empreza, e em geral para as pessoas que fizerem uso do caminho de ferro.

Artigo 57.°

Todas as questões que se levantarem entre a Empreza e o Governo, ácerca da interpretação ou execução d'este Contrato, correrão sempre, e exclusivamente, no foro de Lisboa, qualquer que seja o domicilio do concessionario primitivo, dos seus cessionarios, se os houver, ou de quemquer que seja que represente a Empreza, que para esse effeito renuncia o seu foro, e serão julgados em juizo arbitral.

§ 1.° Este juizo constituir-se-ha com cinco membros, todos cidadãos portuguezes, a saber: quatro Vogaes, dos quaes dois serão escolhidos pelo Governo, e dois pela Empreza, e um Presidente, que servirá tambem para desempatar, escolhido por accôrdo entre as partes, ou pelo Supremo Tribunal de Justiça, quando não haja accôrdo.

§ 2.° O Supremo Tribunal de Justiça deferirá á constituição d'este juizo arbitral, e nomeará os dois Vogaes que cada uma das partes contratantes tem direito de nomear, quando ellas os não nomearem.

§ 3.° Se acontecer que algum dos arbitros falleça, ou por qualquer outro motivo não possa funccionar, será substituido por outro nomeado pelo mesmo modo por que elle o fôra, e a sua falta não servirá em caso algum para annullar o compromisso, mas feita a substituição o processo seguirá logo os seus termos.

§ 4.° Os arbitros farão as suas sessões em uma das salas do Tribunal da Relação, servir-lhes-ha de Escrivão um dos Escrivães de Direito da Primeira ou Segunda Instancia, que for escolhido pelo Presidente da Relação. O processo será o mesmo que as Leis do Reino decretam para o Contencioso Administrativo, e será Relator aquelle que os mesmos arbitros escolherem de entre si.

§ 5.° Preparado o processo, e concluso a final, os arbitros julgarão em primeira e ultima instancia; não haverá das suas decisões nenhum recurso.

§ 6.° As suas sentenças serão executadas sem que para isso necessitem de ser homologadas.

§ 7.° Para os actos que forem da sua competencia terão os arbitros toda a jurisdicção que as Leis do Reino attribuem aos Tribunaes Administrativos, e as suas decisões serão executadas pelo mesmo modo e com as mesmas formalidades que as dos referidos Tribunaes Administrativos.

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 2 de Maio de 1855.

*Antonio Maria de Fontes Pereira de Mello.*

# Pertence ao N.º 85.

Á Commissão de Legislação foi presente o Projecto de Lei e Contrato para a construcção de um caes, doca e caminho de ferro de Cintra, e a Representação da Camara Municipal de Lisboa, pedindo que, quando tenham de ser convertidas em Lei, ou approvadas por Lei, as condições relativas á referida construcção, ahi se consigne que, reconhecido o direito que o Municipio possa ter aos terrenos cedidos, deve por isso a mesma Camara Municipal, não só intervir nas estipulações entre o Governo e a Empreza, para que, prestando o seu consentimento, fique por isso mesmo reconhecido o seu direito ás marinhas, ou acrescidos do Tejo, presentes e futuros, dentro dos limites da Cidade; mas tambem concorrer com sua audiencia e inspecção na occasião do levantamento da planta e demarcação dos terrenos, de que falla o paragrapho unico do artigo 23.º das precitadas condições, sem marcarem e definirem os termos em que se conservem illesos os seus direitos, e d'aquelles com quem têem contratado, com relação aos terrenos já occupados, e para que a cessão, que o Estado faz á Empreza, quando se effectue sem a annuencia da Camara, não vá mais longe do que o objecto cedido.

A Commissão, depois de examinar os mencionados documentos com a circumspecção e reflexão que demanda o assumpto, em todas as suas relações juridicas, convenceu-se facilmente de que só aos Tribunaes compete decidir a questão de propriedade levantada pela Camara Municipal de Lisboa; e quando esta tenha direito, tanto aos terrenos que têem de ser conquistados ás aguas, como aos que estão descobertos, fica inteiramente illeso pelas estipulações do artigo 23.º pr., n.º 1.º e 2.º, e principalmente pelo paragrapho unico do mesmo artigo, d'onde resulta á Empreza a obrigação de pagar as expropriações dos terrenos não cedidos pelo Estado, e a este dos que cede e garante á Empreza, quando venha a julgar-se que lhe não pertencem, no que concordou o Governo; e assim é a Commissão de parecer que estão inteiramente salvos e religiosamente respeitados todos os direitos, tanto do Municipio de Lisboa, como dos particulares, aos terrenos de que trata o Contrato, em conformidade das Leis vigentes, que regulam a expropriação por utilidade publica, sem que seja necessario estabelecer, em favor da Camara Municipal, mais algumas garantias.

Sala da Commissão, em 31 de Maio de 1855.

*Manuel Antonio Vellez Caldeira Castello Branco.*
*Elias da Cunha Pessoa.*
*Justino Antonio de Freitas.*
*Basilio Alberto de Sousa Pinto.*
*Luiz d'Almeida Menezes e Vasconcellos.*
*Francisco Maria da Guerra Bordallo.*
*João de Mello Soares e Vasconcellos.*
*Antonio Emygdio Giraldes Quelhas.*

---

Legação de Sua Magestade Fidelissima em França.=Illustrissimo e Excellentissimo Senhor.=Monsieur de Claranges Lucotte, concessionario provisorio do caminho de ferro de Lisboa a Cintra, veiu hontem apresentar-me a relação junta dos subscriptores á sua Empreza, acompanhada das cartas de compromisso de cada um d'elles.=Mostrou-me por essa occasião o acto de Sociedade entre elle e Monsieur Luiz Frederico Perrier, lavrado pelo Notario Acloque, pedindo-me de o transmittir a Vossa Excellencia, o que faço; e communicou-me o artigo quarenta e cinco do seu Contrato de trinta de Setembro de mil oitocentos cincoenta e quatro, pelo qual me incumbe informar o Governo de Sua Magestade da solvabilidade dos subscriptores. Tanto quanto é licito apreciar um facto de similhante natureza, sujeito ás vicissitudes da fortuna, tenho para mim que elles são solvaveis.=Deus guarde a Vossa Excellencia. Paris, quatorze de Abril de mil oitocentos cincoenta e cinco.=Illustrissimo e Excellentissimo Senhor Antonio Maria de Fontes Pereira de Mello.=Barão de Paiva.

Está conforme.=Repartição Central da Direcção Geral das Obras Publicas, em 2 de Março de 1855.=*Ernesto de Faria.*

# SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER DE LISBONNE A CINTRA, QUAI DE BELEM,

## DOKS ET TERRAINS DE CONSTRUCTION SUR LE TAJE.

(ACTIONS DE 500 FRANCS CHACUNE.)

### PRIMIÈRE LISTE DES SOUSCRIPTEURS:

| N.° d'Enregist. des Lettres de souscription | Noms et Prénoms | Professions | Adresses | Nombre des actions souscrites | Montant des sommes souscrites |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | *m m.* | | | | |
| 2 | | | | | |
| 3 | | | | | |
| 4 | Marquis de Belabre | Propriétaire des forges de Belabre, Membre du Conseil Général de l'Indre | A Belabre (Indre) | 1:000 | 500:000 |
| 5 | Général Marquis de Ricara | Prémier aide de Camp de S. A. I. le Prince Jerôme Napoléon | Au Palais Royal (Paris) | 800 | 400:000 |
| 6 | Vicomte de Marenod | Propriétaire Concessionaire du chemin de fer de Rueil à Marly | Rue S.t Honoré, 408 | 800 | 400:000 |
| 7 | Vicomte de Oldberg | Colonel au service de S. M. le Roi de Prusse, en mission extraordinaire à Paris | Rue Royale, 170, à Bruxelles | 1:000 | 500:000 |
| 8 | Baron de S.t Albin la Gayère | Propriétaire, Directeur des Haras | Place de la Madeleine, 8 | 500 | 250:000 |
| 9 | Baron de Montozan | Propriétaire | Boullevard du midi, 2, à Hanterre | 500 | 250:000 |
| 10 | Morin, I. Henri | Negociant de Commerce, Vice-President du Conseil d'administration des Mines de Valdiblora & Rora | Cité Trevise, 2, Paris | 500 | 250:000 |
| 11 | Guerinet, Charles | Agent de Change | Rue de Grammont, 11 | 1:000 | 5000:00 |
| 12 | Scianna, J. Joseph | Ingenieur du Corps Impérial des ponts et chemins | A Bordeaux | 300 | 150:000 |
| 13 | Scianna, Elie | Ex-sindic des agents de change de Marseille | Rue S.t Jeorge, 38 | 200 | 100:000 |
| 14 | Franchelti, Daniel | Rentier, capitaliste | Rue S.t Lazare, 27 | 200 | 100:000 |
| 15 | Bareau, Edouard Charles | Rentier, capitaliste | Chaussée d'Antin, 58 bis | 200 | 100:000 |
| 16 | Comte de Viry | Officier d'ordenance de S. A R. le Prince de Savoie Carignan | A Turin | 1:200 | 600:000 |
| 17 | Androuet, Louis Antoine | Negociant | Rue Laffitte, 27 | 100 | 50:000 |
| 18 | Dréolle, Jean André | Redacteur du Journal des Débats | Rue Fontaine S.t Georges, 18 | 100 | 50:000 |
| 19 | De Laboriette | Controleur de contribuitions directs à Paris | Rue de Grenelle S.t Georges, 66 | 250 | 125:000 |
| 20 | De Labro | Propriétaire à Brionde (H.te Loire) | A Briouve (H.te Loire) | 300 | 150:000 |
| 21 | Marquis de Grandchamp | Propriétaire | Au Château de Maison Rouge (ardenur) | 1:000 | 500:000 |
| 22 | Baron de la Perrière | Propriétaire | A Garrine près Turin | 200 | 100:000 |
| 23 | Baron de la Varenne | Propriétaire, Capitaliste | Rue des Pyramides, 5 | 500 | 250:000 |
| 24 | Lapierre | Negociant | Rue Clichy, 72 | 60 | 30:000 |
| 25 | Comte Garnier de la Roche | Propriétaire | Rue S.t George, 5 | 1:000 | 500:000 |
| 26 | Bullot | Ancien administrateur des messageries Imperiales et de chemin de fer | Rue Boudreau, 3 | 500 | 250:000 |
| 27 | Destrem | Docteur-medécin, propriétaire | Rue du Bac, 77 | 300 | 150:000 |
| 28 | Dumarcet | Negociant | Rue Neuve S.t Eustache, 21 | 200 | 100:000 |
| 29 | Baron du Port | Propriétaire | Rue Cammartin 41 | 1:000 | 500:000 |
| 30 | Frémanger | Propriétaire ancien medécin del'armée francaise (en chef) | Rue Montmartre, 159 | 300 | 150:000 |
| 31 | Genaet | Propriétaire, ancien procureur du Roi | Rue Coq-heron, 5 | 300 | 150:000 |
| 32 | Brunet | Propriétaire | Rue de Trevise, 21 | 115 | 57:500 |
| 33 | Vicomte de Badereau | Propriétaire | Rue de Caumastin, 23 | 1:000 | 500:000 |
| 34 | Meyer & Dreyfus | Negociant | Rue du Sentier, 8 | 200 | 100:000 |
| 35 | Gallix, Claudine | Inspecteur Général au Ministère de l'Intérieur | Quai de Conti. 19 | 200 | 100:000 |
| 36 | Baron Niviére | Ancien Ministre Plenipotentiaire | Rue du Bac, 40 | 1:000 | 500:000 |
| 37 | Hadol | Gerant de la Companhie l'Indicateur | Faubourg Poissonière, 72 | 250 | 125:000 |
| 38 | Bresson, Jacques | Directeur de la Côte des actions | Place de la Bourse, 31 | 400 | 200:000 |
| 39 | Le Pelletier d'Angouville | Ancien Capitaine de Chevalerie | Rue du Marais S.t Martin | 100 | 50:000 |
| 40 | Bouchet, Achille | Propriétaire | Rue Rossini, 8 | 200 | 100:000 |
| 41 | De Chateauvieux | Propriétaire des mines de Raimy | Rue Neuve S.t Augustin, 13 | 500 | 250:000 |
| | | | A reporter.. | 18:275 | 9.137:500 |

| N.º d'Enregist. des Lettres de souscription | Noms et Prénoms | Professions | Adresses | Nombre des Actions souscrites | Montant des sommes souscrites |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | *Report.....* | 18:275 | 9.137:500 |
| 42 | Fournel, ainné, Louis | Ancien notaire | Chaussée d'Antin, 39 | 200 | 100:000 |
| 43 | Guillon, Edmond | S. Directeur au Comptoir National | A la Villette | 400 | 200:000 |
| 44 | Spiers, Felix | Administrateur de l'asphalte | Rue la Paix, 13 | 300 | 150:000 |
| 45 | Comte de Torrine | Propriétaire | Rue de Busfault | 1:000 | 500:000 |
| 46 | Bagary & Companhie | Banquiers | Rue Richelieu, 79 | 200 | 100:000 |
| 47 | Bertin, Eugéne | Agent de change | Rue de Provence, 30 | 500 | 250:000 |
| 48 | De Saint Aubin | Propriétaire | Rue Gaillon, 10 | 500 | 250:000 |
| 49 | Royer, Charles | Ancien notaire | Rue Neuve des Math.ins 15 | 150 | 75:000 |
| 50 | Général de Lespinasse | Propriétaire | Rue de la Ville le Eveque, 28 | 1:000 | 500:000 |
| 51 | Prévost, Felix | Propriétaire | A Clermont Ferrand | 300 | 150:000 |
| 52 | Comte de Nieuwerkerque | Propriétaire | Faubourg S.t Honoré, 104 | 500 | 250:000 |
| 53 | Baron de Montagnac | Propriétaire, antien officier | Rue des Filles S.t Thomas, 10 | 300 | 150:000 |
| 54 | Reboul, Emile Antoine Mathieu | Gerant de la Companhie des mines de Rora | Rue S.t Georges, 29 | 300 | 150:000 |
| 55 | Villette de Terzé, Gabriel | Docteur médicin, propriétaire | Rue Blanche, 25 | 300 | 150:000 |
| 56 | Guéroult, Sierre Louis | Propriétaire | Rue des Martyrs, 30 | 300 | 150:000 |
| 57 | Comte Mancel de Valdoner | Directeur Général de la Companhie de chemins de fer départementaux | Rue de la Chaussée d'Antin, 21 | 1:000 | 500:000 |
| 58 | Ardant de Masjambort | Propriétaire | A Limoges | 100 | 50:000 |
| 59 | Bunfanti, Cézar | Ancien officier de chevalerie | A Milan | 25 | 12:500 |
| 60 | Garille, Pierre Maxime | Propriétaire | Rue de Noyers, 37 | 150 | 75:000 |
| 61 | Toupriant, Edmond | Propriétaire | Rue du Temple, 9 | 150 | 75:000 |
| 62 | Comte de Coislin | Propriétaire | Rue Miromisnil, 27 | 1:000 | 500:000 |
| 63 | Prévost, Louis Victor | Secrétaire de la Companhie du chemin de fer de Victor Emmanel | Rue B.e de Rempart, 48, bis | 100 | 50:000 |
| 64 | Vicomte Perrot de Thamberg | Rentière | Rue de la Madeleine, 29 | 75 | 37.500 |
| 65 | Perrot de Thamberg, ainé | Inspecteur Général des Haras Imperiaux de France | Rue de la Madeleine, 29 | 175 | 87:500 |
| 66 | Marquis de Lafressange, Alfred | Administrateur des chemins de fer départementaux Cc. propriétaire des houillieres de firminy | Au Château de Lafressange (H.te Loire) | 2:000 | 1.000:000 |
| 67 | Duclos de Bonsoir, Edmond | Ingénieur civil des mines | Rue des Dames, 4 | 200 | 100:000 |
| 68 | Perrier, Frederic Louis | Propriétaire, Rentier | Rue S.t Lazare, 48 | 500 | 250:000 |
| 69 | Thamberg, Ernest | Colonel Piémontais | Rue des Martyrs, 21 | 50 | 25:000 |
| 70 | Baret, Pierre Léopold | Ingénieur civil | Rue des Petites Ecuries, 9 | 25 | 12:500 |
| 71 | Tétard, François | Ingénieur civil | Faubourg Poissoniére, 92 | 25 | 12:500 |
| 72 | B.onne Finot, Victorine | Propriétaire | Au Chateau de Langé | 60 | 30:000 |
| 73 | Teyssandier, Jean Emilie | Propriétaire ancien negociant | Rue S.t Georges, 2 bis | 100 | 50:000 |
| 74 | Comte de Tanelay | Général Commandant de la Reserve | Quai Voltaire, 23 | 300 | 150:000 |
| 75 | S.t Paul, Alphonse | Propriétaire | Rue Blanche, 8 | 300 | 150:000 |
| 76 | Vacheron, Jules | Agent de change | Rue Lepettier, 9 | 900 | 300:000 |
| 77 | Morris, John | Capitaliste, rentier | Chaussée d'Antin, 27 bis | 500 | 250:000 |
| 78 | Comte de Claranges Lucotte, Armand | Colonel | Rue d'Angoulème, 16 | 100 | 50:000 |
| 79 | Flamand, Hyp.te | Negociant en gros | Boullevard B.e Novelle, 24 | 25 | 12:500 |
| 80 | Ferreri, Alexandre | Negociant | Rue Lepettier, 31 | 25 | 12:500 |
| 81 | Comte Veneti, François | Ingénieur | Rue de V.x Augustins | 25 | 12:500 |
| 82 | Delbosc, Jacques | Ancien negociant, propriétaire | Rue de l'Arc de Triomphe, 16 a 18 | 12 | 6:000 |
| 83 | Laudon, François Amédée | Propriétaire | Boullevard Beaumarchais, 7 | 500 | 250:000 |
| | | | | 32:647 | 16.323:500 |

Arreté cette première liste de Souscripteurs aujourd'hui treize Avril mil huit cent cinquante cinq, et certifié conforme aux engagements souscrites par les actionnairos en éxécution de l'art.e 45 de la convention passée entre Mr. Le Ministre des Travaux Publics de S. M. T. F. et Mr. Le Comte de Claranges Lucotte, en date du 30 Septembre 1854. Des engagements ont été provisoirement deposés ente les mains de S. E. Mr. le Baron de Paiva Pereira, Ministre Plenipotentiaire de S. M. T. F. à Paris. = *Comte de Claranges Lucotte = F. Perrier.*

Está conforme. = Repartição Central da Direcção Geral das Obras Publicas, em 2 de Maio de 1855.

*Ernesto de Faria.*

## SENHORES DEPUTADOS DA NAÇÃO PORTUGUEZA:

A Camara Municipal de Lisboa, tendo visto no Diario do Governo de 3 d'este mez, N.º 103, as condições relativas á construcção de um caes, doca, e caminho de ferro de Lisboa a Cintra, estipuladas entre o Ministro e Secretario de Estado das Obras Publicas, de uma parte, e o Conde de Claranges Lucotte, da outra, não póde deixar de representar perante esta Camara dos Srs. Deputados o que é do seu interesse e obrigação ácerca das mesmas condições, e fazer sobre ellas algumas considerações e reclamações, antes que passem a ser Lei, ou sejam por Lei approvadas.

A Camara Municipal de Lisboa, conhecendo as vantagens resultantes das projectadas obras, e os incalculaveis beneficios que d'ahi hão de necessariamente provir, e que n'ellas achará o povo de Lisboa uma larga compensação de qualquer sacrificio que seja obrigado a fazer, ou mesmo que lhe seja imposto, declara por isso desde já, que nos proprios interesses do seu Municipio não faz nem pretende fazer opposição de qualidade alguma ás obras a que se referem as condições, mas que sendo mera e simples administradora dos bens do Concelho, e n'esta qualidade responsavel para com os seus committentes por todos os actos, ou omissões que commetter, não póde por isso ficar de braços cruzados, nem consentir que se disponha dos ditos bens, sem se guardarem as solemnidades legaes, e sem que fiquem bem consignados nas ditas condições, para segurança até do Contrato, quaes são os direitos do Municipio, e por que modo tem elle de intervir, não ficando privado do merito de concorrer com o seu consentimento para um acto de tanta utilidade geral.

Conhecidas, pois, as sinceras e verdadeiras intenções com que a Camara Municipal representa ácerca das ditas condições, deve agora fazer conhecer os motivos por que assim procede.

Por antigas e successivas doações dos nossos Reis, pertencem ao Municipio de Lisboa as Marinhas da Cidade, ou margem do Rio, como muito explicita e positivamente consta da Doação do Senhor Rei Dom Manuel, de 7 de Junho de 1502, e posteriormente do Alvará de 9 de Julho de 1767, de cujos titulos, e dos muitos mais que a tal respeito existem, se vê que a propriedade, dominio e posse d'esses terrenos tem sempre estado no Municipio, sem contradicção, ou opposição do Governo dos nossos Reis, antes por elles sempre confirmadas em harmonia com a Legislação, então vigente, até que veiu a Lei de 22 de Junho de 1846, que nos artigos 17.º e 24.º mandou que ficassem pertencendo aos donatarios perpetuos, como bens patrimoniaes, aquelles que n'essa qualidade possuiam, ou tinham direito de possuir, e por isso desde então ficaram pertencendo ao Municipio de Lisboa, em plena propriedade, como quaesquer outros bens do Concelho, as Marinhas, ou acrescidos do Tejo, presentes e futuros, dentro dos limites da Cidade.

D'este direito de propriedade tem livremente usado o Municipio de Lisboa, fazendo successivos contratos sobre os ditos terrenos doados, e na posse d'esse direito se conserva.

Dizendo, porém, o n.º 1.º do artigo 23.º das citadas condições—que ficam inteiramente salvos, e serão religiosamente respeitados todos os direitos dos respectivos proprietarios—entende a Camara Municipal, que para maior garantia e segurança do seu dominio e propriedade por toda a margem do Rio, nos limites da Cidade, conviria fazer no citado artigo e numero expressa menção d'este direito da Camara, que aliás parece ser desconhecido, e mesmo desprezado pelo que se diz no mesmo artigo 23.º nas palavras—faz o Governo á Empreza cessão, trespasse perpetuo e irrevogavel de todo o direito, acção, dominio, e posse que o Estado tem sobre os terrenos que por ella forem conquistados ao Tejo:—tornando a repetir no § unico do mesmo artigo as seguintes palavras:—d'aquelles outros terrenos que hão de ser conquistados ao Tejo, e creados pelas obras que a Empreza executar, os quaes por este Contrato lhe são cedidos e garantidos;—quando é certo que isso mesmo que se cede não é hoje do Estado, mas sim do Municipio de Lisboa.

As referidas Doações que se fizeram a este Municipio das ditas Marinhas, ou margem do Rio, não marcaram, nem definiram limites para o lado do mesmo Rio, porque essa condição seria opposta á natureza da cousa doada, por serem terrenos susceptiveis de augmento, ou diminuição, segundo as obras que se empregassem para os conquistar ás aguas, e segundo

a natural acção d'estes sobresaindo, ou recolhendo-se ao seu leito, como é obvio de conceber, não carecendo por isso de demonstração, e portanto o direito da propriedade, e dominio do Municipio, não se limita só aos terrenos já descobertos, mas aos que em qualquer tempo, e por qualquer modo se descobrirem e forem, ou se chamarem Marinha da Cidade, ou margem do Rio.

Se as citadas condições cedem o que ainda não está effectivamente possuido, e apropriado pelo Municipio, e que por isso nenhuma offensa se faz aos seus direitos, não é isto assim, porque aquella cessão, e as subsequentes obras da Empreza perimem, e extinguem para o Municipio um modo legitimo de adquirir o accessorio da sua propriedade, ou que tem por base e ponto de partida a propriedade já existente do Municipio.

Aquella cessão sendo na sua essencia uma expropriação dos bens do Concelho, dentro dos seus limites, praticada sem audiencia, consentimento, nem indemnisação previamente estipulada, offende, não as doações Regias, que já não existem de direito, e só na historia d'elle, mas a propriedade do mesmo Concelho, a qual hoje não tem reversão gratuita, nem arbitraria para os proprios da Nação!

A Camara Munipal, levada só do zêlo e obrigação que tem de defender as propriedades do Concelho, e sem o menor espirito de resistencia á projectada obra, representa a esta Camara dos Srs. Deputados da Nação Portugueza, que quando as sobreditas condições tiverem de ser ou convertidas em Lei, ou approvadas por Lei, ahi se consigne, que reconhecido o direito que o Municipio tem aos terrenos cedidos, deve por isso a Camara Municipal de Lisboa, não só intervir nas estipulações entre o Governo e a Empreza, para que prestando o seu consentimento fique por isso mesmo reconhecido o seu direito, mas tambem concorrer com a sua audiencia e inspecção na occasião do levantamento da planta, e demarcação de terrenos, de que falla o § unico do artigo 23.° das condições, se marcarem e definirem os termos em que se conservem illesos os seus direitos, e d'aquelles com quem tem contratado, com relação aos terrenos já occupados, e para que a referida cessão, quando se effectue sem a annuencia da Camara, não vá mais longe do que o objecto cedido.

Camara, 19 de Maio de 1855.

*Manuel Salustiano Damasceno Monteiro*, Presidente.
*João de Mattos Pinto.*
*José Antonio Pereira Serzedello.*
*Luiz de Almeida Albuquerque.*
*José dos Reis e Sousa.*
*Francisco Manuel de Mendonça.*
*Joaquim Candido da Costa.*
*Antonio Esteves de Carvalho.*
*Geraldo José Braamcamp.*
*Manuel Maria F. da Silva Beirão.*

## SENHORES DEPUTADOS DA NAÇÃO PORTUGUEZA:

Os abaixo assignados, proprietarios e donos de navios, estabelecimentos e officinas, taes como fabricas de fundição de ferro e de metaes, serralh rias, e estaleiros de construcção, e reparos de navios, officinas de marceneria, fornos de cal, tercenas e armazens, situados desde a Moeda até Belem, vem perante esta Camara pedir justiça, usando do direito que lhes faculta o artigo 145.º, § 28.º da Lei fundamental do Estado.

A esta Camara foi apresentado, pelo Conde de Claranges Lucotte, um projecto para a construcção de uma doca, e um muro desde o Forte de S. Paulo até Belem, e sobre este muro um caminho de ferro, em continuação até Cintra.

Senhores Deputados: Os Supplicantes estão bem longe de se opporem a qualquer projecto que tenda a marcar uma nova era de progresso e civilisação na nossa Patria; mas é mister que tal projecto não vá inutilisar Estabelecimentos e Propriedades de summa importancia e vantagem, tanto publica como particular.

Os Supplicantes têem os seus predios e Estabelecimentos confinando com o Tejo, e torna-se-lhes indispensavel uma serventia livre e desembaraçada para o embarque e desembarque de suas fazendas; e se o projectado caminho de ferro os privar d'esta serventia, a sua ruina é certa, e seus prejuizos incalculaveis.

Os Supplicantes não duvidam de que se carecem melhoramentos nas frentes dos edificios, e tão certos estão d'esta verdade, que desde 1820 têem solicitado, mas sempre em vão, o faze-los á sua custa; porém, se os melhoramentos que se intentam fazer para a construcção do caminho de ferro embaraçarem a livre communicação com o Tejo, certa é a ruina, não só dos abaixo assignados, mas igualmente a de um grande numero de operarios, e de suas familias, porque, sem duvida, muitas fabricas e officinas se fecharão, e d'aqui resultarão tambem prejuizos para a Fazenda, pela falta dos impostos que ora pagam, e á Camara Municipal pelos foros que deixará de receber, e por ultimo, como se deixa ponderado, a miseria para tantas familias que d'estes estabelecimentos se sustentam.

Os Supplicantes tornam a repetir: não intentam de fórma alguma oppor-se á construcção do projectado caminho de ferro, só pedem, que, realisado que seja este Contrato, os Emprezarios sejam obrigados a construir um canal interior para serventia dos actuaes Estabelecimentos e propriedades que confinam com o Tejo, cujo canal a Empreza tenha por dever e obrigação conservar sempre limpo e desembaraçado para a navegação e livre communicação com o Rio. Os Supplicantes=Pedem aos Senhores Deputados, que, tomando em consideração o que os Supplicantes expõem, lhes defiram na fórma que requerem.= E. R. M.ce=*Antonio José Sampaio=Domingos d'Oliveira Ramos=Henry Peters=José Pedro Collares=J. P. Collares, Junior e Irmãos=Domingos Antonio de Abreu=José da Cunha Castello Branco=Ignacio José Saraiva=Bernardino Joaquim Azevedo=Francisco Antonio dos Santos=Manuel Joaquim de Sousa=José Ignacio Fernandes=Casimiro José Fernandes=Claudio da P. Tavares=Martinho José dos Santos=Manuel Coelho do Espirito Santo=Domingos da Cunha Fialho=Vicente Ferreira Neves=Joaquim José Pereira=João Antonio Gomes=Viuva Tarujo e Filhos=Caetano José Peixoto Guimarães =Antonio Joaquim da Cruz=Maximiano Joaquim Gomes=Joaquim Elias Soares= Joaquim Lopes Monteiro=Fernando Joaquim Vieira=Francisco José de Oliveira= Ignacio Antonio da Silva=José Maria da Silva=Manuel Gomes=João Caetano Faria =Francisco José de Almeida=Ignacio Jacinto de Abreu=Manuel Rodrigues Ribeiro =Mauricio José=Cyriaco Jomes=Firmino Martins Gancho=Francisco de Paula= Feliciano Camillo=Francisco José da Trindade=João Antonio da Luz Robim=Robim e Genros=Luiz Rodrigues Bellas.*

IMPRENSA NACIONAL.

Art.º 2.º

Todas as questões, que por qualquer meio ou fundamento possão mover-se á cerca dos terrenos, de que se tracta no Art.º 23.º do contracto approvado por esta Lei, serão ~~[illegible]~~ deslindadas exclusivamente contra o Estado; e em nenhum caso contra a Empresa, sendo nullos os processos, que contra esta se intentarem á cerca dos ditos terrenos.

§ Unico. As sobreditas questões não poderão por qualq.r modo, e em caso algum, embaraçar as obras, que se estiverem fazendo, ou tiverem de fazer-se nos mencionados terrenos.

Approvado



A. M. Sampaio
Navarro

Ex.mo

Congresso Parecer N.º 851

Assistindo a Comissão de Redacção
com as respectivas emendas, e
como alguns passam para o
Projecto de Lei he ~~necessario~~ conveniente
q. venham. Bem q. o Secret.
e com a Vebrica dos SS. Mem
bros da Comissão de Redacção
S. E. V. Varous dia de não poder in
cumbir-se da redacção do contract.
Ex.mo Sr. Ministro

Mas quanto V.Ex.ª observar q. na
ultima redacção da Illm. Commiss.ão
se mandou alterar a redacção de
um dos Art.os do Contracto, e
he p. isso q. eu desejava q.
as d.as condições vissem como
de emenda, porem não devo
~~ath~~ insistir.

O Ministro [illegible] elaborou
o aditamento como bem consta
do [illegible] Commissão

Acta 131 Projecto nº 85 (C)

"Fica intendido:

1º – Que passados 99 annos a contar da conclusão do caminho de ferro, todo o material fixo de que trata a 1ª parte do art.º 22 será entregue ao Estado, sem indemnisação alguma.

2º – Que a linha telegraphica funccionará em todo a extensão do caminho que se abrir á exploração.

3º – Que a referencia do §.º 4º do art.º 82º é feita ao §.º 2º, e não ao 1º."

C. Manuel Gomes.

# Pertence ao N.º 85

A Commissão de Legislação foi presente o Projecto de Lei e Contracto para a construcção d'um Cais, Doca e Caminho de ferro de Cintra, e a representação da Camara Municipal de Lisboa pedindo que, quando tenham de ser convertidas em Lei, ou approvadas por Lei, as condições relativas á referida construcção, ahi se consigne que, reconhecido o direito, que o Municipio prova ter aos terrenos cedidos, deve por isso a mesma Camara Municipal não só intervir nas estipulações entre o Governo e a Empreza, para que, prestando o seu consentimento, fique por isso mesmo reconhecido o seu direito ás marisinhas, ou accrescidos da Praia, presentes e futuros, dentro dos limites da cidade, mas tambem concorder com sua audiencia e inspecção na occasião do levantamento da planta e demarcação dos terrenos, de que falla o § un. do art. 23 das referidas condições, sem marcarem e definirem os termos em que se conservem illesos os seus direitos, e daquelles com quem tem contractado, com relação aos terrenos já occupados, e para que a cessão, que o Estado faz á Empreza, quando se effectue sem a annuencia da Camara, não vá mais longe do que o objecto cedido.

A Commissão, depois de examinar os mencionados documentos com a circumspecção e reflexão, que demanda o assumpto, em todas as suas relações jurídicas, convenceu-se facilmente de que só aos Tribunaes compete decidir a questão de propriedade levantada pela Camara Municipal de Lisboa; e quando esta tenha direito tanto aos terrenos, que teem de ser conquistados ás agoas, como aos que estão descobertos, fica inteiramente illeso pelas estipulações do art. 23 pr., n.os 1.º e 2.º, e principalmente pelo § un. do mesmo artigo, d'onde resulta só Empresa a obrigação de pagar as expropriações dos terrenos nelle cedidos pelo Estado, e a este dos que cede e garante á Empresa, quando venha a julgar-se que lhe não pertencem, no que concordou o Governo; e assim é a Commissão de parecer que estão inteiramente salvos e religiosamente respeitados todos os direitos, tanto do Municipio de Lisboa como dos particulares, aos terrenos, de que tracta o Contracto, em conformidade das Leis vigentes, que regulam a expropriação por utilidade publica, sem que seja necessario estabelecer, em favor da Camara Municipal, mais algumas

garantias. Sala da Commissão 31 de Maio de 1855.

M.el Ant.o Velloso Castello Branco
Elias da Cunha Pereira
Justino Ant.o de Freitas.
Basilio Alberto de Sousa Pinto
Luiz d'Alm.da Menezes e Vasconcellos
Francisco Maria da Guerra Mordallo.
[redacted]
João de Mello Soares e Sá
António Cayzedo Girardes Guelhas

Acta Nº 116

Nº 85

Lenhoso

Foi presente a Commissão d'Obras Publicas a Proposta do Governo para ser approvado e convertido em lei o Contracto para a construcção do caminho de ferro de Lisboa a Cintra, d'uma Cais, d'uma doca e d'um dique de guarnar.

A Commissão examinou esta Proposta e teve presentes as representações da Camara Municipal e dos proprietarios marginaes do Tejo, que a ella se referem.

A construcção do caminho de ferro e das outras obras que se propõem é d'indiscutivel vantagem para o embelezamento e salubridade da cidade de Lisboa, não sendo menos vantajosa para o seu desenvolvimento commercial e para a commodidade dos seus habitantes, facilitando a carga e descarga das mercadorias, o concerto

dos navios, e a communicação rapida com um sitio tão bello e frequentado como é a villa de Cintra, sem contar o serviço que prestar as provisões intermedias e principalmente a posse da população que habita as margens do Tejo, por onde se deriga a linha ferrea.

O contracto não se apresenta como onerosa para o Estado, pois não se exige garantia alguma de juro ou amortisação para os capitaes empregados, e só concedem como compensação os terrenos que a empresa conquistar ao Tejo, em virtude das construcções a que deve proceder, e a construcção do caminho de ferro da doca e do dique por um certo prazo de tempo.

A respeito do direito que o Estado tem aos terrenos cedidos á Empresa apparece uma representação do Municipio de Lisboa contestando até certo ponto este direito

fundada em algumas doações regias e no Art.º 17 da Lei de 22 de Junho de 1846; sobre este ponto jurídico julgou a Commissão dever ouvir o parecer da Commissão de Legislação por ser assumpto de sua especial competencia; vai junto o parecer d'esta Commissão, do qual se conclue que o contracto pode ser approvado sem offensa de direito algum, por que todos ficam salvos pelas estipulações do Art.º 23 do Contracto.

Em referencia ao livre uso e communicação das propriedades marginaes com o rio, representaram os direitos proprietarios e donos d'estabelecimentos sitos na margem do Tejo para que o livre uso e communicação lhes fosse garantido. Pelos Art.ºs 1.º, 3.º e 6. ultimo do Art.º 18 do Contracto é completamente satisfeita esta reclamação dos interessados nos termos decididos, de modo que em nada podem ser prejudicados com as construcções contractadas.

O contracto em todas as suas condições technicas, economicas e juridicas está conforme com os principios da sciencia e attende d'um modo adequado ás conveniencias do estado e do publico, e por isso a commissão o julga digno d'approvação.

A empresa satisfaz ás condições estipuladas nos Arts. 45º, 46º, 47º, do contracto, que constituem garantia, provisoria da execução do contracto, cujo cumprimento se exige para poder verificar-se a concessão, condições que servem de garantia a realisação da empresa.

Em presença das considerações que a commissão acaba de expor, ella é de parecer que a Proposta do Governo deve ser convertida no seguinte

Projecto de Lei.

Artº 1º

É approvado e convertido em Lei o contracto celebrado em data de 30 de Septembro

~~de 1854~~ de 1854, entre o Governo e o Conde de Claranges Lucotte para a construcção d'um caminho de ferro de Lisboa a Cintra, cujas condições accompanham a presente Lei e d'ella fazem parte.

Artº 2º

É revogada toda a legislação em contrario.

Sala da Commissão em 2 de Janeiro de 1855.

José Estevão
Th. G. Salema
D. Rodrigo Jº de Menezes
Antonio Ladislau Corte Amante
Joaquim Gonçalves Mamede
J. T. Lobo d'Avila, relator

Condições do Contracto —

(Seguem as condições da Proposta do Gov.º)

Ofício de 12 de Março
(Ministério das Obras Públicas)

4

# Caminho de ferro
# de Cintra

Acta N.º 90
Sessão de 2 de Maio
(A Com.ão de Obras Publicas)

N.º 61 C.

# Proposta de Ley.

## = Artigo 1.º =

É approvado e convertido em Ley o contracto celebrado em data de trinta de Setembro do anno proximo findo, entre o Governo e o Conde de Olaverges Lucotte para a construcção d'um caminho de ferro de Lisbôa a Cintra, cujas condições acompanham a presente Ley e d'ella fazem parte.

## = Artigo 2.º =

É revogada toda a legislação em contrario. — Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria em 2 de Maio de 1855. =

O M.º Alves Pedro Ribeiro

Pertence ao N.º 61 F.

6

# Contracto

a que se refere a Proposta de Lei de esta data para a construcção do caminho de ferro de Lisboa a Cintra.

## Condições relativas á construcção do caes, Doca e caminho de ferro e ao fornecimento do respectivo material fixo e circulante, e aos direitos do Estado e da Empreza sobre as diversas construcções e material fornecido.

### =Artigo 1.º=

A Empreza (e por esta palavra deve entender-se, sempre que for empregada n'este contracto, o Concessionario primitivo, segundo o authorisado, Conde de Lavradio Lucotte, ou qualquer particular, sociedade, ou companhia para quem elle trespasse, na conformidade das Leis, e com a authorisação do Governo, os direitos adquiridos, e obrigações contrahidas em virtude d'este mesmo Contracto) effectuará á sua custa, e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo, e nos prazos especificados nas diversas condições deste contracto:

1.ª = Um muro de caes e aterros na margem do Tejo, desde o forte de S. Paulo até Belem.

2.ª = Uma doca com capacidade para receber navios de todos os portes, em numero proporcional ás necessidades do nosso Commercio — comprehendendo um dique de guarnecer.

3.ª = Um caminho de ferro de Lisboa a Cintra, com todas as expropriações, aterros, e desaterros, obras d'arte, assentamento da via, Estações, officinas e todos os edificios accessorios, vedações para separar o caminho de ferro das propriedades contiguas, e em geral todos os trabalhos de construcção, previstos ou imprevistos sem excepção ou distincção alguma, que forem necessarios para o completo acabamento do dito caminho de ferro com duas vias

em toda a sua extensão.

4.º = O fornecimento, conservação e renovação de machinas locomotivas, carruagens para viajantes, wagons para mercadorias, guindastes, bombas, instrumentos para as officinas, e em geral todo o material fixo e circulante abaixo designado ou não designado que for necessario para pôr e manter a linha em perfeito estado de exploração.

5.º = A construcção de uma linha de telegrapho electrico parallela ao caminho de ferro.

6.º = O fornecimento, conservação e renovação dos materiaes que forem precisos para o estabelecimento d'esta linha telegraphica, seu costeio e sua exploração.

7.º = O estabelecimento de marcos kilometricos depois de terminada toda a construcção da linha e o levantamento do cadastro do caminho com a discripção de todas as obras d'arte e mais dependencias.

8.º = Todas as obras necessarias para estabelecer o livre uzo e communicação do publico com o rio, de sorte que a industria e o commercio não sejam de modo algum tolhidos no seu desenvolvimento, nem prejudicada a saude publica.

= Artigo 2.º =

São approvados, na sua generalidade e ficão fazendo parte d'este contracto os planos do mencionado Cais, Doca e caminho de ferro, conforme os desenhos apresentados pelo concessionario, cuja copia authentica rubricada pelo dito concessionario e pelo Ministro das Obras Publicas, fica archivada no respectivo Ministerio.

A Empresa submetterá á approvação do Governo os planos definitivos das obras d'arte, do Cais, da doca, e do caminho de ferro, com todos os seus accessorios, e dependencias, conforme as estipulações d'este contracto, nos termos seguintes:

Plano geral na escala de $\frac{1}{5.000}$

Perfil longitudinal na escalla de $\frac{1}{5000}$ para os comprimentos e $\frac{1}{500}$ para as alturas.

Perfis transversaes na escalla de $\frac{1}{200}$

Obras d'arte.

Para um comprimento abaixo de 10 metros na escalla de $\frac{1}{50}$.

Para um comprimento de 10 a 100 metros na escalla de $\frac{1}{100}$

Para todo o comprimento acima de 100 metros na escalla de $\frac{1}{200}$

= Artigo 3º =

A Empreza submetterá tambem a approvação do Governo, alem dos projectos das obras d'arte mencionadas no Artigo antecedente, os projectos das obras destinadas ao livre uso e communicação do publico e das propriedades marginaes com o rio; e bem assim os das edificações urbanas, e de q.q. outras q. quizer fazer nos terrenos conquistados ao Tejo e cedidos á dita Empreza por este Contracto ou por ella barradas de qualquer maneira.

= Artigo 4º =

Todos os planos a que se referem os artigos 2º e 3º poderão ser modificados quando no decurso da sua execução se reconheça ser isso util devendo essas modificações sêr previamente authorisadas pelo Governo.

= Artigo 5º =

O caminho de ferro de Lisbôa a Cintra começará no Forte de S. Paulo — continuará pela margem do Tejo até Belem sobre o aterro do novo Cais, acima mencionado e d'ahi pelo valle d'Argeis S.ª até Cintra, onde se estabelecerá a estação — Terminos — o mais proximo possivel do Palacio Real.

= Artigo 6º =

= Artigo 6º =

As declividades do caminho de ferro não excederão, em regra, 10 millimetros por metro, mas poderão chegar em alguns casos e sempre fora das curvas de menor raio, a 12 millimetros por metro.

= Artigo 7º =

O limite minimo do raio das curvas de concordancia que ligão os differentes alinhamentos rectos entre si, será de 300 metros.

= Artigo 8º =

A largura do caminho de ferro será de 8,m30 — nos aterros, e de 7,m40 — nas trincheiras e terrenos de rocha, entre os parapeitos das pontes, e nos subterraneos.

A largura de cada via, entre as arestas interiores dos carris deverá ser de 1,m44 — a 1,m45

A distancia entre as duas vias será, pelo menos de 1,m80 — e no maximo dois metros medidos entre as faces exteriores dos carris externos de cada via.

A largura das margens, ou parte comprehendida entre as faces exteriores dos carris externos e as arestas do leito do caminho será pelo menos, 1,m50 — nos aterros e um metro nas trincheiras e rochas entre os parapeitos das pontes, e nos subterraneos.

= Artigo 9º =

O leito das vias ferreas será estabelecido sobre uma camada de lastro [ ballast ] de cincoenta centimetros de espessura —

Os carris serão de ferro laminado, e o seu peso minimo será de 34 kilogrammas por metro corrente. — Serão fornecidos e collocados para duas vias em toda a extenção das linhas e serão fixados pelo systema que a Empreza

á vista das ultimas prescripções da sciencia, julgar mais conveniente, com previa approvação do Governo.

Junto á estação de Lisbôa, á de Belem, á de Cintra e nos outros pontos em que ulteriormente se julgue util, por accordo entre as partes outhorgantes n'este contracto, a Empreza deverá estabelecer os demais vias ferreas accessorias necessarias para o serviço.

O caminho de ferro será, conforme se accordar entre a Empreza e o Governo, fechado por meio de muros, sebes vivas, ou grades de madeira, que o separem das propriedades contiguas, com barreiras de serventia abrindo para fora. —

## = Artigo 10º =

A Empreza estabelecerá para as estradas de 1ª e 2ª classe, caminhos municipaes, e vicinaes todas as passagens através do caminho de ferro, que forem necessarias á circulação, não podendo exceder a quarenta em toda a linha — Estas passagens poderão ser de nivel em todos os casos em que o Governo não determinar o contrario.

Quando forem de nivel a Empreza estabelecerá barreiras, abrindo-se para a parte exterior da linha de ferro, tendo um guarda encarregado d'este serviço.

## = Artigo 11º =

Quando o caminho de ferro tiver de passar sobre uma estrada de 1ª classe, a abertura do viaducto não será menor de $7^{m},92$ — Sobre uma estrada de 2ª classe $6^{m},60$ — Sobre um caminho municipal de $5^{m},50$. —

A altura do fecho da abobada acima da calçada, será de $5^{m},0$ pelo menos.

A largura entre os parapeitos será de $7^{m},40$

A altura dos parapeitos será de 80 centi-
metros pelo menos.

= Artigo 12º =

Querendo a linha de ferro tiver de passar por baixo de uma estrada, a largura do viaducto será de 9,m92 — para as estradas de 1ª classe — de 6,m60 — para as de 2ª classe, e de 5,m50 — para os caminhos municipaes.

A abertura entre os pés direitos será, pelo menos de 7,m40 —.

A distancia vertical do intradorso á parte superior dos carris será pelo menos de 4,m50 —

= Artigo 13º =

Querendo a linha de ferro atravessar um rio, canal, ou uma corrente qualquer, a ponte terá a largura e altura dos parapeitos estipuladas no Artigo 11º =

Em quanto á abertura do arco e á sua altura acima das agoas, serão determinadas pelo Governo, segundo os casos particulares

= Artigo 14º =

As pontes e viadductos que hajam de construir-se, serão de pedra ou de ferro.

Se houver a desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder cinco centimetros para as estradas de 1ª e 2ª classe, e sete centimetros para os caminhos Municipaes.

O Governo poderá alterar esta regra.

= Artigo 15º =

A abertura dos subterraneos será, pelo menos, de sete metros entre os pés direitos ao nivel dos carris: a altura acima d'esse nivel até ao intradorso da abobada de revestimento será de 4,m50 — A Empreza fará todas as obras necessarias para prevenir qualquer perigo de desabamento

ou filtrações.

= Artigo 16º =

Nos pontos de encontro das estradas ordinarias com a via ferrea durante a sua feitura, a Empreza construirá as necessarias obras provisorias para que a circulação não seja interrompida.

= Artigo 17º =

A Empreza restabelecerá e assegurará á sua custa o curso das agoas que se tenha suspendido ou modificado em consequencia dos trabalhos do caminho de ferro, ou indemnisará o proprietario segundo as Leys vigentes.

= Artigo 18º =

O nivel dos carris sobre toda a extenção do novo cais, será estabelecido um metro acima do nivel das mais altas agoas do Tejo. — O lado do aterro banhado pelo rio, será coberto por um muro de cais de alvenaria, revestido do lado exterior de enxelharia com todas as condições de solidez, e de harmonia com os outros cais do Tejo; mas sem luxo.

O muro do cais deverá ter as escadas de pedra e serventias que forem necessarias para o livre uso e communicação das propriedades confinantes com o rio.

A empreza tambem se obriga a collocar todas as argollas de amarração que forem necessarias no lado exterior do cais, e em geral todas as obras que forem indispensaveis, para o livre uso e communicação do publico, e das propriedades confinantes com o rio, incluindo mesmo um canal de quarenta pés de largo, o maximo, com eclusas, se o Governo assim o julgar necessario.

O parapeito da parte superior do cais terá oitenta centimetros de altura acima dos

carris.

## = Artigo 19º =

A Empreza estabelecerá uma estação de partida em Lisboa, com todas as acommodações necessarias para os passageiros, mercadorias e habitação dos Empregados.

Mais tres estações intermediarias de menor importancia, entre Lisboa e Belem, alem das que forem necessarias entre este ponto e Cintra; e emfim a estação de Cintra, que deverá approximar-se, em sua construcção, tanto quanto for possivel das disposições adoptadas para a estação principal de Lisboa.

Estabelecerá tambem uma officina com seis forjas; uma officina de aprestagem, e de tornos; uma officina de construcção de carruagens e wagons; uma machina de vapor da força de 25 cavallos; emfim todas as machinas e apparelhos necessarios para a feitura e concerto do material de exploração comprehendendo as locomotivas.

Deverá ter igualmente todos os armazens, bilheiras e depositos necessarios para o estacionamento e pintura das locomotivas, tenders, carruagens e wagons.

Estabelecerá emfim seis fossas para picar o fogo e os apparelhos e reservatorios necessarios para alimentação das machinas.

## Artigo 20º =

A Empreza empregará na construcção das obras, materiaes de boa qualidade; os paramentos das abobadas, os angulos, os soccos e os coroamentos serão quanto possivel de cantaria — onde a não houver será tolerado o tijolo —

## = Artigo 21.º =

A Empreza fornecerá para o serviço da linha ferrea:

Seis plataformas giratorias para Machinas.
12 plataformas giratorias para Wagons e carruagens.
30 meios cruzamentos para mudanças de via.

A Empreza fornecerá tambem:
10 locomotivas de viajantes, com seus tenders e accessorios — 4 locomotivas de mercadorias, idem, idem
Uma carruagem Real
15 carruagens de 1ª Classe.
25 carruagens de 2ª Classe.
40 carruagens de 3ª Classe e descobertas.
15 carros de bagagens e mercadorias.
50 wagons diversos para mercadorias
2 Wagons para transporte de cavallos.
2 Wagons para transporte de carruagens.

As carruagens dos viajantes deverão ser suspensas sobre molas, e guarnecidas de assentos.

As de 1ª Classe serão cobertas, com assentos estofados e fechadas com vidraças.

As de 2ª Classe serão cobertas, fechadas com vidraças e terão assentos com estofos meios ordinarios.

As de 3ª Classe serão cobertas com cortinas, e terão assentos de madeira.

As carruagens de todas as classes deverão preencher, alem d'isto todas as condições estabelecidas pelo Governo, ou que de futuro vierem a se-lo no interesse da segurança dos viajantes.

As carruagens, os wagons de mercadorias e gado, e as plataformas, os meios cruzamentos, e em geral todo o material fixo e circulante mencionado n'este contracto

será de boa qualidade e solida construcção, conforme os melhores modelos.

A Empreza obriga-se a augmentar todas as partes do material de exploração, conforme o exigir o desenvolvimento da circulação.

= Artigo 22º =

O cais a doca, o caminho de ferro e todos os edificios necessarios para o serviço do mesmo caminho e mais accessorios e dependencias como carris — cochins, travessas, e em geral todo o material fixo de qualquer especie, ficão desde a sua construcção, ou collocação na linha pertencendo ao dominio do Estado, para o effeito da Empreza não poder alienar estes objectos, e bem assim para o de lhe serem applicaveis todas as leis que protegem em geral a fazenda publica e especialmente as vias de communicação de qualquer especie.

Os armazens edificados para serviço da doca, sobre os terrenos conquistados ao Tejo e cedidos á Empreza esses terrenos d'este contracto, ou por ella havidos por qualquer outro titulo, ficarão pertencendo ao dominio da Empreza.

Fica do mesmo modo pertencendo ao dominio da Empreza todo o material circulante, com a clausula porem de não poder ser alienado durante a Concessão, sendo na parte em que poder ser vantajosamente substituido, e com essa expressa condição. —

---

Condições relativas ás concessões que o Estado faz á Empreza em compensação das obrigações que ella toma sobre si, modo, forma, limitações, e prazos d'essas con-

Concessões.

## = Artigo 25º =

Em compensação das obrigações que a Empreza toma sobre si por este contracto, fáz o Governo á mesma Empreza cessão — trespasse perpetuo e irrevogavel de todo o direito e acção do dominio e posse que o Estado tem sobre os terrenos que por ella forem conquistados ao rejo em virtude dos trabalhos que executar, comprehendidos entre o muro do cais e o extremo das propriedades confinantes com o rio.

Declara-se porem:—

1º = Que ficão inteiramente salvos e serão religiosamente respeitados todos os direitos dos respectivos proprietarios e especialmente as suas servidões de communicação com o rio.

2º = Que quaesquer expropriações que possão ser necessarias para a execução do caminho de ferro, do cais e da doca, como todas as obras accessorias ou dependentes de qualquer d'estas construcções, conforme já se mencionou nos Artigos precedentes d'este contracto, ficão a cargo da Empreza e serão reguladas amigavelmente ou pelas Leys respectivas, tanto geraes como especiaes dos caminhos de ferro — devendo intervir o Ministerio Publico para auxiliar a Empreza em nome do interesse geral, e nos termos das Leys em vigor, quando essa intervenção fôr por ella requisitada.

3º = Que não se comprehendem na cessão feita por este Artigo os terrenos destinados para ruas, os quaes pertencerão ao dominio publico e igualmente serão comprehendidos os que forem applicados para as obras que a Empreza pode ser obrigada a construir

nos termos d'este contracto, afim de estabelecer a livre communicação do publico com o rio.

§ unico = Para assegurar bem á Empreza e lhe pôr a salvo de qualquer questão futura os direitos que lhe são concedidos por este Artigo fará o Governo proceder immediatamente pelos seus Engenheiros, d'accordo com a Empreza ao levantamento da planta, e demarcação dos terrenos de alluvião que se tem successivamente formado até hoje pela acção natural das agoas a ponto de lhes estarem superiores nas marés cheias regulares, de modo que separe bem distinctamente estes terrenos, que podem estar já apropriados, d'aquelles outros que hão-de ser conquistados ao Tejo e creados pelas obras que a Empreza executar, os quaes por este Contracto lhe são cedidos e garantidos.

= Artigo 24.º =

O Governo tambem concede á Empreza a exploração do caminho de ferro de Lisbôa a Cintra, da linha telegraphica respectiva e da doca, por espaço de noventa e nove Annos contados desde a concessão definitiva, nos termos d'este contracto.

§ 1.º = Durante todo este espaço de tempo a Empreza conservará o caminho de ferro com todos os seus accessorios e dependencias, e com todo o seu material fixo e circulante, e bem assim a linha telegraphica e a doca e o cais, em toda a zona do aterro, que nos termos d'este contracto se eleva um metro acima das mais altas agoas do Tejo, em bom estado de exploração e no mesmo estado o deverá entregar ao Governo findo o prazo da Concessão fazendo sempre para este fim

á sua custa, todas as reparações que forem necessarias quer ordinarias quer extraordinarias.

§ 2º = No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro ou da doca, o Governo proverá por sua authoridade, provisoriamente a que a dita exploração continue por conta da Empreza, e intimar-a-hei logo, para ella se habilitar a cumprir com a sua obrigação respectiva

§ 3º = Se dentro em tres mezes depois de intimada, na forma do § antecedente, a Empreza não provar que está habilitada para continuar com a exploração da linha de ferro, da linha telegraphica e da doca, nos termos d'este contracto, e não proseguir n'ella assim effectivamente, perderá o direito ás concessões que lhe são feitas n'este artigo pelo tempo que restar para completar o prazo de noventa e nove annos e o Estado poderá entrar immediatamente na posse da exploração da linha ferrea, da linha telegraphica e da doca sem lhe dár indemnisação alguma.

§ 4º = Exceptuão-se da disposição do § 3º = os casos de força maior

§ 5º = Nos ultimos cinco annos, antes de findar o prazo da concessão, se a Empreza mostrar desleixo no desempenho das obrigações a que se refere este contracto, o Governo terá direito de receber os rendimentos do caminho de ferro, da doca, e de conservar em seu poder, até findar o prazo da concessão a parte dos mencionados rendimentos que considerar necessaria para caução de qualquer prejuizo ou estrago porque deva responder a mesma Empreza.

§ 6º = Passados 25 annos depois da aber-

tura da linha de ferro ao transito publico em toda a sua extenção, o Governo terá o direito em qualquer tempo de reunir a concessão a que se refere este Artigo.

A Annuidade da remissão será determinada tomando-se o producto medio liquido da linha correspondente aos sete annos immediatamente anteriores, excluindo-se d'estes os dois menos productivos.

Se porem a remissão for feita antes dos primeiros cincoenta annos da concessão a Annuidade meio poderá em caso algum ser inferior a seis por cento do capital despendido em todas as obras de que trata este contracto.

§ 7º — Finda a concessão por qualquer dos modos estabelecidos n'este Artigo e seus paragrafos, os Armazens, dependentes da doca a que se alludio no Artigo 22º, que forem edificados sobre os terrenos conquistados ao Tejo e cedidos á Empreza por este contracto, ou por ella havidos por qualquer outro titulo, e bem assim todo o material circulante a que tambem se alludio no mesmo Artigo 22º, poderão ser adquiridos pelo Estado pelo preço que fôr estipulado por avaliação de peritos.

§ 8º — Se no caso de guerra o Caminho de ferro fôr destruido ou damnificado sem ser por culpa da Empreza, o Governo a indemnisará pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas por peritos, em dinheiro ou em titulos de divida publica pelo seu valor no mercado.

= Artigo 25º =

A Empreza poderá construir com

a approvação do Governo, quaesquer ramaes ferreos, ou estradas ordinarias que venham a entroncar com a linha de Cintra — sujeitando-se para as estradas ás leys e regulamentos respectivos e para os ramaes ferreos ás clausulas e condições d'este contracto; mas sem subsidio nem garantia de juro ou amortisação por parte do Governo.

§ unico — Esta faculdade com relação aos dois ramaes ferreos de Cintra a Collares e de Cintra a Cascaes, é concedida por dois annos a datar da abertura do caminho de ferro de Cintra á circulação. — Findo este prazo o Governo não poderá conceder os dois ramaes a empreza alguma, sem o consentimento da Empreza do caminho de ferro de Cintra.

Artigo 25º

O Governo não poderá fazer nenhuma outra concessão de caminho de ferro de Lisboa a Cintra, em quanto durar a concessão feita pelo Artigo 24º

§ 1º — O Governo poderá, porem fora do caso previsto no artigo antecedente, com respeito ás ramificações de Cascaes e Collares fazer novas concessões de quaesquer caminhos de ferro que venham entroncar na mencionada linha de Lisboa a Cintra, ou que partindo da Capital, sigão em direcções divergentes.

§ 2º — Quando o Governo venha a ordenar a construcção de uma estrada, canal, ou via ferrea, que atravesse a linha concedida, deverá tomar as medidas necessarias para que não resulte impedimento ou ob-

tacula á circulação d'esta, nem augmento algum de despesa poderá a Empreza.

§ 3º = A abertura de quaesquer vias de communicação, nos terrenos dos dois §§ §§ antecedentes não poderá authorisar reclamação alguma por parte da Empreza.

§ 4º = As Companhias concessionarias de quaesquer caminhos de ferro que venham entroncar n'esta linha terão a faculdade de fazer circular n'ella as suas respectivas carruagens, wagons e machinas pregando os tarifas que convencionarem com a Empreza as quaes não poderão em caso algum exceder os maximos estabelecidos, e sugeitando-se aos respectivos regulamentos de policia e de serviço.

§ 5º = Esta faculdade será reciproca para todas as linhas.

§ 6º = No caso em que as diversas companhias não possão accordar á cerca do exercicio d'ellas, o Governo decidirá a questão.

§ 7º = E quando as mesmas Companhias não usem da referida faculdade, ellas deverão combinar-se de modo que o serviço de transporte não seja interrompido ou demorado nos pontos de juncção das diversas linhas.

= Artigo 27º =

Nenhum imposto, debaixo de qualquer denominação, poderá ser lançado á Empreza durante os primeiros trinta annos da concessão.

§ 1º = Passado este prazo a Empreza ficará sujeita ás contribuições geraes do paiz.

§ 2º = A isenção do imposto de que

trata este Artigo não será extensiva ás edificações urbanas e taes construcções que se fizerem nos terrenos conquistados ao Tejo a que acima se alludio, as quaes edificações ficarão, logo desde o principio sujeitas ás contribuições geraes do Reino.

= Artigo 28.º =

Durante os quarenta mezes concedidos para a conclusão das obras de que trata este contracto, quaesquer materiaes, utensilios ou machinas com destino para a sua construcção, ou exploração poderão entrar livres de direitos, debaixo da fiscalisação do Governo.

= Artigo 29.º =

O Governo não concede á Empreza subsidio algum, ou garantia de juro ou amortisação; nem tão pouco lhe fáz alguma outra concessão alem das que vão expressamente designadas n'este contracto.

---

Condições que regulão o modo como deve ser feita a exploração concedida á Empreza pelo Artigo 24.º d'este Contracto.

---

= Artigo 30.º =

É a empreza authorisada a receber pelos viajantes, gados, mercadorias, e quaesquer outros objectos que forem transportados pelo caminho de ferro de Lisboa a Cintra, os direitos consignados na tarifa do caminho de ferro de Leste — com o abatimento de dez por cento.

A recepção terá logar por kilometro, assim um kilometro encetado será pago como se fosse percorrido.

Exceptua-se d'esta regra toda a distan-

cia percorrida menor de cinco kilometros, a qual será paga como se fosse cinco kilometros inteiros.

O peso da tonelada é de 1:000 kilogrammas. As fracções de peso não serão contadas senão contadas seiscio por centessimos de tonelada assim todo o peso comprehendido entre zero e dez kilogrammas, pagará como dez kilogrammas, entre dez e vinte kilogrammas, pagará como vinte kilogrammas, e assim successivamente.

## = Artigo 31.º =

As tarifas estipuladas, estabelecem só os maximos, ficando á Empreza a faculdade de as reduzir no interesse do commercio e da industria de accordo com o Governo. —

Quando se dê este caso os preços assim reduzidos não poderão augmentar senão passados tres mezes.

Dois annos a contar da abertura da linha ao transito publico, o Governo poderá mandar proceder á revisão das tarifas, de accordo com a Empreza d'essa epoca em diante a revisão será feita todos os quatro annos. —

Todas e quaesquer mandanças feitas nas tarifas serão annunciadas com um mez de antecipação — pelo menos.

## = Artigo 32.º =

O numero de viagens por dia será ulteriormente fixado pela Empreza, de accordo com o Governo, segundo as necessidades da circulação.

O Governo determinará por meio de regulamentos especiaes, ouvida a Empreza, o maximo e o minimo da velocidade dos Comboios ordinarios de viajantes e mercadorias e dos comboios extraordinarios, bem como a

duração do transito completo.

= Artigo 33.º =

Em cada comboio a Empreza terá a faculdade de collocar carruagens especiaes, chamadas de luxo, para as quaes os preços serão regulados pelo Governo, sob proposta da Empreza, mas é expressamente estipulado que o numero de logares n'estas carruagens nunca excederá o quinto do numero total dos logares do comboio.

Todo o comboio regular de viajantes deverá conter em quantidade sufficiente, carruagens de todas as classes, destinadas ás pessoas que se apresentarem para tomar logar, excepto no caso de dispensa especial e revogavel do Governo.

= Artigo 34.º =

O transporte de objectos perigozos e de massas indivisiveis de peso superior a cinco mil kilogrammas não será obrigatorio para a Empreza.

As condições d'este transporte poderão regular-se amigavelmente, entre ella e os expeditores.

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

As mercadorias que a pedido dos expeditores, forem transportadas com a velocidade dos viajantes, pagarão na razão do dobro do preço ordinario.

Os cavallos e mais gado, tambem pagarão no mesmo caso o dobro do preço das respectivas tarifas. — A percepção dos preços de transporte deverá fazer-se indistinctamente e sem nenhuma especie de favor.

= Artigo 35º =

Os Militares e underinheiros em serviço, viajando em corpo, ou isoladamente, pagarão despezas por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

= Artigo 36º =

Os Empregados do Governo que forem incumbidos da fiscalisação technica ou administrativa do caminho de ferro, deverão transitar n'elle sem pagar quantia alguma.

= Artigo 37º =

Se o Governo precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pela linha ferrea, a Empreza será obrigada a por immediatamente á sua disposição, e por metade dos preços das tarifas, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro.

= Artigo 38º =

As cartas e officios levados por um agente do Governo bem como as malas do correio, serão transportadas gratuitamente em wagons bem acondicionados nos comboios de maior velocidade.

= Artigo 39º =

No caso em que o Governo careça de comboios especiaes, prover-se-ha a isso por meio de convenções particulares para cada caso.

= Artigo 40º =

As despezas accessorias não incluidas nas tarifas taes como deposito e armazenagem e outras serão fixadas por um regulamento feito pela Empreza, previamente submettido á approvação do Governo.

= Artigo 41º =

Todo o viajante cuja bagagem não pezar

mais de 30 kilogrammas não terá a pagar pelo transporte d'esta bagagem supplemento algum ao preço do seu logar.

= Artigo 42º =

As mercadorias, volumes, animaes e outros objectos não designados nas tarifas, serão classificados para os preços a receber, nas classes com as quaes tiverem maior analogia.

Esta classificação será feita pela Empreza, de accordo com os fiscaes do Governo, com recurso para o Ministerio das Obras Publicas.

= Artigo 43º =

O uso do telegrapho electrico será gratuitamente permittido ao Governo para os despachos officiaes, e aos particulares, mediante os preços de uma tabella estabelecida pela Empreza de accordo com o Governo.

= Artigo 44º =

É a Empreza authorisada a receber na doca os direitos que forem estabelecidos em uma tarifa por ella feita d'accordo com o Governo.

---

Condições em que se estabelecem o deposito, as penas convencionaes, e outras estipulações tendentes a tornar perfeito este contracto e a assegurar a sua plena execução.

---

= Artigo 45º =

A Empreza deverá constituir-se em Companhia por um prazo não inferior a noventa e nove annos, e com o capital necessario para se desempenhar das obrigações estipuladas n'este contracto, guardadas as disposições do codigo Commercial e provar que pelo menos, ~~~~ tres quar-

tes do seu capital estão subscriptas por firmas solvaveis

§ Unico = A prova da solvabilidade dos subscriptores far-se-ha — quanto ás acções passadas no Reino — por via de informações das respectivas authoridades administrativas; e — quanto ás que forem passadas fora — por via de informações dos nossos Agentes Diplomaticos ou Consulares.

= Artigo 46º =

Constituida assim a Empreza, depositará como caução d'este contracto provisorio, uma somma de desoito contos de reis, ou cem mil francos, tomando o franco a 180 rs — em metal ou em titulos de divida publica pelo seu valor no mercado — no Banco de Pariz, de Londres, ou no de Portugal á ordem do Governo Portuguez.

= Artigo 47º =

Satisfeitas as condições consignadas nos dois artigos antecedentes, o Governo submetterá o presente contracto, a planta e demarcação a que se refere o § unico do Artigo 25º — que será considerado como parte integrante d'elle — á approvação do poder legislativo no primeiro mez da sua proxima sessão legislativa de mil oito centos e cincoenta e cinco.

= Artigo 48º =

Se o poder legislativo o approvar — dentro em trez mezes a contar da publicação da respectiva Ley, a Empreza depositará em caução do contracto definitivo, a somma de dez mil libras Esterlinas, ou quarenta e cinco contos de reis, em metal, ou em titulos de divida publica, pelo seu valor no mercado, no Banco de Pariz, Londres, ou Portugal á ordem do Governo Portuguez.

§ 1º = Para o completo das dez mil libras de que se falla n'este artigo, levar-se-hão em conta os desoito contos de reis, ou cem mil francos

de caução de que trata o Artigo 46º — na razão de 25 francos por cada libra esterlina.

§ 2º = Se a Empreza não satisfizer a esta condição no prazo acima estabelecido, ficará este contracto provisorio — ipso facto rescendido, perdendo ella para o Estado a caução estipulada no citado Artigo 46º =.

§ 3º = Este deposito poderá ser levantado pela Empreza logo que ella prove haver despendido nas obras acima mencionadas o dobro da somma depositada porque n'esse caso as obras feitas ficarão servindo de caução.

= Artigo 49º =

Publicada a Lei que approvar este contracto provisorio, e depositada pela Empreza a caução na forma dos dois Artigos antecedentes, deverá assignar-se dentro em dez dias o contracto definitivo em rigorosa conformidade com este contracto provisorio, e nenhuma das partes outhorgantes poderá recusar-se a fazel-o.

= Artigo 50º =

Os planos definitivos a que se referem os Artigos 2º e 3º — deverão ser submettidos á approvação do Governo dentro em tres mezes a contar da assignatura do contracto definitivo.

= Artigo 51º =

As obras a que se refere o Artigo primeiro deverão começar em escalla proporcional á sua grandeza, e no tempo em que devem ser concluidas, nos termos deste contracto, dentro em um mez a contar da approvação dos respectivos planos a que se refere o Artigo antecedente.

§ Unico = Se a Empreza não começar estas obras na epoca marcada e na escalla estabelecida n'aquelle Artigo perderá ipso facto para o Estado a caução de quarenta e cinco contos de reis

de que trata o artigo 47º — e ficará tambem, ipso facto — rescindido o contracto para todos os effeitos juridicos.

## = Artigo 52º =

Dentro em vinte mezes a contar do começo das mesmas obras, a Empreza deverá ter acabado o caminho de ferro de Belem a Cintra, com todos os seus edificios de serviço e mais accessorios e dependencias, fornecido e collocado sobre a linha o respectivo material fixo e circulante nos termos d'este contracto. —

Dentro de quarenta mezes a contar do começo das mesmas obras, a Empreza deverá ter tambem acabado a linha telegraphica o caes e a doca com todos os seus accessorios e dependencias, conforme as estipulações d'este contracto.

§ 1º = Se a Empreza não tiver terminado as obras do caminho de ferro de Belem a Cintra, com todos os seus edificios de serviço e mais accessorios e dependencias, fornecido e collocado sobre a linha o respectivo material fixo e circulante no prazo de vinte mezes mencionado n'este artigo, pagará uma multa de sete contos e duzentos mil reis, ou quarenta mil francos, por cada mez de demora, no caso em que ao fim de vinte mezes tenha já concluido, pelo menos metade da linha.

§ 2º = No caso porem de meia metade ter ainda construido n'este prazo, poderá então o Governo rescindir o contracto entrando immediatamente no dominio e posse de todas as obras feitas, e materiaes fornecidos que a Empreza perderá para o Estado, em pena da sua falta.

§ 3º = Se ao fim de quarenta mezes mencionados n'este artigo a Empreza não tiver tambem concluido todas as obras do caes e da doca seus

accessorias e dependencias na forma d'este artigo, por cada mez de demora pagará uma multa de sete contos e duzentos mil reis, ou quarenta mil francos.

§ 4.º = Se passados mais seis mezes a Empreza ainda não tiver concluido todas as obras a que se obrigou por este contracto, poderá o Governo rescindil-o nos termos do § 1.º =

§ 5.º = Exceptuão-se os casos de força maior devidamente comprovados, nos quaes casos não terá logar a applicação das penas comminadas n'este artigo.

= Artigo 53.º =

A Empreza declara — que contractou com perfeito conhecimento de causa, depois de haver calculado com muito cuidado e verificado com escrupulosa exactidão a importancia das despezas a que se obriga, e o alcance e o valor das compensações que recebe em virtude d'este contracto — e por isso não tem, nem pode ter por nenhum titulo — e se o tivesse renunciá-lo-hia por este artigo — direito de reclamar para o futuro novas compensações ou indemnisações do Estado, a pretexto de qualquer vicio do contracto — porque toma sobre si todos os riscos e se obriga a cumprir todas as obrigações estipuladas em todos os casos previstos ou não previstos, solitos ou insolitos, cogitados ou não cogitados nos termos d'este contracto.

= Artigo 54.º =

O Governo terá o direito de fiscalisar pelo modo que julgar mais conveniente, os trabalhos da construcção a cargo da Empreza, o fornecimento de todo o material e bem assim a exploração da linha ferrea, da linha telegraphica e da doca, para o fim de verificar se a Empreza cumpre as condições d'este contracto.

§ 1.º = No caso em que a Empreza não execute os trabalhos, em harmonia com as con-

dições d'este contracto, e conforme as regras d'arte ou empregue materiaes de má qualidade, os fiscaes do Governo deverão ordenar a sua boa construcção ou a suspensão das obras, quando a Empreza não ceda ás suas intimações: n'este ultimo caso a questão deverá ser submettida ao Ministerio das Obras Publicas, que a decidirá do modo que julgar mais conveniente para não retardar o andamento dos trabalhos

§ 2º = O tempo que o Governo gastar a decidir as questões de semelhante natureza não será contado no prazo marcado no Artigo 52º para a conclusão das obras do caminho de ferro, excepto os casos em que a Empreza dê occasião a questões, ou insista n'ellas, depois de resolvidas, de proposito para gastar tempo.

§ 3º = A medida que os trabalhos estiverem terminados, para se poder abrir o caminho á circulação publica, serão inspeccionados por um ou mais agentes do Governo, os quaes lavrarão um Auto descrevendo o resultado d'esta inspecção, que deverá ser submettido ao Governo, para o habilitar a resolver se deve ou não entregar-se definitivamente a linha ao serviço publico.

§ 4º = Para auxiliar o Governo na fiscalisação que, em virtude d'este artigo, tem a exercer sobre a exploração das linhas, ferrea e telegraphica e da doca, dar-lhe-ha a Empreza todos os annos um Relatorio minucioso da sua gerencia.

---

Das condições relativas á legislação que deve applicar-se á Empreza do seu foro, juizo arbitral e da forma de pro-

caso que n'elle deve seguir-se.

= Artigo 55º =

A Empreza, seus contractadores, agentes e operarios ficam sujeitos em tudo o que diz respeito a este contracto, ás leys e aos tribunaes do reino de Portugal. — O Governo pela sua parte lhes garantirá e ás suas propriedades a mesma protecção que as leys do Reino conferem aos Nacionaes.

= Artigo 56º =

O Governo ouvida a Empreza fará os regulamentos de policia das linhas ferrea e telegraphica, do canal e da doca e suas dependencias. — A Empreza poderá fazer, e submetterá á approvação do Governo, os regulamentos para o serviço e exploração das linhas ferrea e telegraphica e da doca.

Todos os regulamentos de que trata este Artigo são obrigatorios em quanto não forem revogados — para a Empreza e em geral para as pessoas que fizerem uso do caminho de ferro.

= Artigo 57º =

Todas as questões que se levantarem entre a Empreza e o Governo ácerca da interpretação ou execução d'este contracto, correrão sempre e exclusivamente no foro de Lisbôa qualquer que seja o domicilio do concessionario primitivo dos seus Cessionarios, se os houver, ou de quem quer que seja que represente a Empreza, que para esse effeito renuncia o seu foro, e serão julgados em juizo Arbitral.

§ 1º = Este juizo constituir-se-ha com cinco membros, todos cidadãos Portuguezes, a saber, quatro vogaes, dos quaes dois serão escolhidos pelo

Governo e dois pela Empreza, e um Presidente que servirá tambem para desempatar escolhido por accordo entre as partes ou pelo Supremo Tribunal de Justiça, quando não haja accordo.

§ 2º = O Supremo Tribunal de Justiça definirá á constituição d'este Juizo Arbitral e nomeará os dois vogaes que cada uma das partes contractantes tem direito de nomear, quando ellas os não nomearem

§ 3º = Se acontecer que algum dos Arbitros falleça, ou por qualquer outro motivo não possa funccionar será substituido por outro nomeado pelo mesmo modo porque elle o fôra, e a sua falta não servirá em caso algum para annullar o compromisso, mas feita a substituição o processo seguirá logo os seus termos

§ 4º = Os Arbitros farão as suas sessões em uma das salhas do Tribunal da Relação — servir-lhes-ha de escrivão, um dos escrivães de Direito do 1º ou 2º Instancia que for escolhido pelo Presidente da Relação — O processo será o mesmo que as leys do Reino decretão para o Contencioso administrativo, e será Relator aquelle que os mesmos Arbitros escolherem d'entre si.

§ 5º = Preparado o processo, e concluso a final os Arbitros julgarão em 1ª e ultima instancia — não haverá das suas decisões nenhum recurso.

§ 6º = As suas sentenças serão executadas sem que para isso necessitem de ser homologadas.

§. 7º = Para os Actos que forem da sua competencia terão os Arbitros toda a jurisdicção que as leys do Reino attribuem aos Tribunaes administrativos, e as suas decisões serão executadas pelo mesmo modo e com as mesmas formalida-

des que as dos referidos Tribunaes administrativos.

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria em 2 de Maio de 1855. =

A. M. Mo. A. P. Carlos

Copia



Legação de Sua Magestade Fidelissima em França. = Illustrissimo e Excellentissimo Senhor. = Monsieur de Claranges Lucotte, concessionario provisorio do caminho de ferro entre Lisboa e Cintra, veio ontem apresentar-me a relação junta dos subscriptores á sua Empreza, acompanhada das cartas de compromisso de cada um delles. - Mostrou-me por essa occasião o Acto de Sociedade entre elle e Monsieur Luiz Frederico Perrier, lavrado pelo Notario Acloque, pedindo-me de o transmittir a Vossa Excellencia, o que faço; e communicou-me o Artigo quarenta e cinco do seu contracto de trinta de Setembro de mil oitocentos cincoenta e quatro, pelo qual me incumbe informar o Governo de Sua Magestade da solvabilidade dos subscriptores. Tanto quanto é licito apreciar um facto de similhante natureza, sujeito ás vicissitudes da fortuna, tenho para mim que elles são solvaveis. - Deus Guarde a Vossa Excellencia. Paris quatorze de Abril de mil oitocentos cincoenta e cinco. = Illustrissimo e Excellentissimo Senhor Antonio Maria de Fontes Pereira de Mello. = Barão de Paiva.

Está

Está conforme. — Repartição Central da Direcção Geral das Obras Publicas em 2 de Maio de 1855.

Ernesto de Frois

Copia.

24 No 9

# Société du Chemin de fer de Lisbonne à Cintra, Quai de Belem, Doks et terrains de construction sur le Tajo

(Actions de 500 francs chacune.)

## 1ère Liste des Souscripteurs:

| N° d'Enregtr des Lettres de Souscrip.on | Noms et Prénoms | Professions | Adresses | Nombre des Actions Souscrites | Montant des sommes Souscrites |
|---|---|---|---|---|---|
| | M. M. | | | | |
| 1 | | | | | |
| 2 | | | | | |
| 3 | | | | | |
| 4 | M.is de Belabre | Prop.re des forges de Belabre, Membre du C.el G.al d'Indre. | à Belabre (Indre) | 1.000 | 500.000 |
| 5. | G.al M.is de Ricara | Chem.re aide de camp de S.A.I. le Prince Jérome Napoléon | au Palais Royal (Paris) | 800 | 400.000 |
| 6 | N.te de Marescot | Prop.re Concess.re du Ch.in de fer de Rueil à Marly | Rue St Honoré 408 | 800 | 400.000 |
| 7 | de Oldberg | Col.el au service de S. M. Le Roi de Prusse, en mission ext.re à Paris | Rue Royale 170 à Bruxelles | 1.000 | 500.000 |
| 8 | B.on de St Albin La Fayère | Prop.re Directeur des Hards | Place de la Madeleine 8. | 500 | 250.000 |
| 9 | De Montozan | Propriétaire | Boul.t du midi 2 à Fontenay | 500 | 250.000 |
| 10 | Morin, J. Henri | Neg.t Com.ce, N.ce President du Cons.l d'adm.on des mines de Valdiglora et Rora | Cité trevise 2 Paris | 500 | 250.000 |
| 11 | Guerinet, Charles | Agent de Change | Rue de Grammont 11 | 1.000 | 500.000 |
| 12 | Scianna, J. Joseph | Ingenieur des Corps imp.al des Ponts et ch.ins | à Bordeaux | 300 | 150.000 |
| 13 | Scianna, Elie | Co-syndic des ag.ts de Ch.ge de Marseille | Rue St George 38 | 200 | 100.000 |
| 14 | Franchetti, Daniel | Rentier, Capitaliste | Rue St Lazare 27 | 200 | 100.000 |
| 15 | Bareau, Edouard Charl | Rentier, d.o | Chaussée d'antin 53. bis | 200 | 100.000 |
| 16 | C.te de Viry | Off.cier d'ord.ce de S. A. R. Le Prince de Savoie Carignan | à Turin | 1.200 | 600.000 |
| 17 | Andronet, Louis Antoine | Négociant | Rue Laffitte 27 | 100 | 50.000 |
| 18 | Dréolle, Jean André | Redacteur du Jal des debats | Rue fontaine St G.ne 18. | 100 | 50.000 |
| 19 | De Laboriette | Controleur de Contrib.ns d.ts a Paris | Rue de Grenelle St G.ne 66 | 250 | 125.000 |
| 20 | De Labro | Propriétaire à Brioude (N.te Loire) | A Brioude (N.te Loire) | 300 | 150.000 |
| 21 | M.is de Brandchamp. | Propriétaire | au Château de maison Rouge (ardennes) | 1.000 | 500.000 |
| | | | à Reporter | 9.950 | 4975.000 |

| N.os d'enregist. des lettres de souscrip.ion | Noms et Prénoms | Professions | Adresses | Nombre des actions souscrites | Montant des sommes souscrites |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Report — | 9.950 | 4.975,000 |
| 22 | B.on de la Pernière | Propriétaire | à Sassine près Turin | 200 | 100.000 |
| 23 | B.on de la Varenne | Prop.re Capitaliste | Rue des Pyramides 5 | 500 | 250.000 |
| 24 | Lapierre. | Negociant | Rue Clichy 72 | 60 | 30.000 |
| 25 | C.te Garnier de la Roche | Propriétaire | Rue St. George 5 | 1.000 | 500.000 |
| 26 | Bullot | anc. adm.eur des messag.ies Imp.ies et de Ch.ins de fer | Rue Boudreau 3 | 500 | 250.000 |
| 27 | Destreum | Doct-Medecin, Proprict. | Rue du Bac 77 | 300 | 150.000 |
| 28 | Dumarcet | Negociant | Rue N.e St. Eustache 21 | 200 | 100.000 |
| 29 | Baron du Fort | Propriétaire | Rue Caumartin 41 | 1.000 | 500.000 |
| 30 | Frémanger | Prop.re anc. medecin de l'armée francaise (en chef) | Rue Montmartre 159 | 300 | 150.000 |
| 31 | Gerret | Prop.re anc. Procureur du Roi | Rue Cog-heron 5 | 300 | 150.000 |
| 32 | Brunet | Propriétaire | Rue de Trevise 21 | 115 | 57,500 |
| 33 | V.te de Badereau | Propriétaire | Rue Caumartin 23 | 1.000 | 500,000 |
| 34 | Meyer & Dreyfus | Negociant | Rue du Sentier 8 | 200 | 100,000 |
| 35 | Gallio, Claudius | Insp.eur Gal. au M.re de l'Interieur | Quai de Conti 19 | 200 | 100,000 |
| 36 | B.on Mivière | anc. Ministre plenipotentiaire | Rue du Bac 40 | 1.000 | 500,000 |
| 37 | Hadol | Gerant de la C.ie le Syndicateur | Faub.g Poissonière 72 | 250 | 125,000 |
| 38 | Bresson, Jacques | Directeur de la Côte des actions | Place de la Bourse 31 | 400 | 200,000 |
| 39 | Le Tellettier d'angouville | anc. Cap.e de Cavalerie | Rue du Marais St M. 68 | 100 | 50,000 |
| 40 | Bouchet, Achille | Propriétaire | Rue Rossini 8 | 200 | 100,000 |
| 41 | De Chateauneuf | Prop.re des mines de Rainy | Rue N.e St. Augustin 13 | 500 | 250,000 |
| 42 | Fournier, aimé Louis | anc. notaire | Ch.ee d'antin 39 | 200 | 100,000 |
| 43 | Guillon Edmond | S. Directeur au Comptoir N.al | a la Villette | 400 | 200,000 |
| 44 | Spiers, Felix | administ.eur de l'asphalte. | Rue la paix 13 | 300 | 150,000 |
| 45 | C.te de Torrine | Propriétaire | Rue de Bussault | 1.000 | 500,000 |
| 46 | Bagary & C.ie | Banquiers | Rue Richelieu 79 | 200 | 100,000 |
| 47 | Bertin, Eugène | Agent de change | Rue de Provence 30 | 500 | 250,000 |
| 48 | de Saint Aubin | Prop.re | Rue Gaillon 10 | 500 | 250,000 |
| 49 | Royer, Charles | anc. notaire | Rue N.e des Math.ins 15 | 150 | 75,000 |
| 50 | G.al de Lespinasse | Prop.re | Rue de la Ville le Evêque 28 | 1.000 | 500,000 |
| 51 | Prévost, Felix | Prop.re | à Clermont Ferrand | 300 | 150,000 |
| 52 | C.te de Nieuwerkerque | Prop.re | Faub.g St. Honoré, 104 | 500 | 250,000 |
| 53 | B.on de Montagnac | Prop.re anc. officier | Rue des filles St Th. vian 10 | 300 | 150,000 |
| 54 | Reboul, Emile Ant.e mathieu | Gerant de la C.ie des mines de Rora | Rue St. George 29 | 300 | 150,000 |
| 55 | Villette de Terzé, Fabri.et | Doct.eur Medecin, Prop.re | Rue Blanche 25 | 300 | 150,000 |
| 56 | Guéroult, Pierre Louis | Prop.re | Rue de Martyrs 30 | 300 | 150,000 |
| 57 | C.te Marcel de Valdoner | D.r G.al de la C.ie G.ale de Ch.ins de fer départementales | Rue de la Ch.ee d'antin 21 | 1.000 | 500,000 |
| 58 | Ardant de Masjambost | Prop.re | à Limoges | 100 | 50,000 |
| 59 | Bonfanti, Cesar | anc. officier de Cavalerie | à Milan | 25 | 12,500 |
| | | | à Reporter. — | 25.650 | 12.825.000 |

| N.º d'Enregist.t des Lettres de Souscrip.on | Noms et Prénoms. | Professions. | Adresses | Nombre des actions souscrites | Montant des sommes souscrites. |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Report. | 25.650. | 12.825,000 |
| 60 | Gastile, Pierre Maxime | Prop.re | Rue de Noyers 37 | 150 | 75,000 |
| 61 | Toupriant, Edmond | Prop.re | Rue du Temple 9 | 150 | 75,000 |
| 62 | C.te de Loisieu | Prop.re | Rue Miromesnil 27. | 1.000 | 500,000 |
| 63 | Prévost, Louis Victor | Secretaire de la C.ie du Ch. de fer de Victor Emmanuel | Rue B.d de Rempart 48, bis | 100 | 50,000 |
| 64 | N.ve Perrot de Thamberg | Rentière | Rue de la Madeleine 29 | 75 | 37,500 |
| 65 | Perrot de Thamberg, aîné | Insp.r Gal des Haras Imp.l de France | " C.e " | 175 | 87,500 |
| 66 | M.is de Lapessange, alfred. | Adm.r en.l des Ch. de fer départem.aux Ce. propriétaire des houillieres de Firminy. | au Château de Lapessange (N.te Loire) | 2.000 | 1.000,000 |
| 67 | Duclos de Boussoir, Edmond | Ingenieur civil des mines | Rue des Dames 4 | 200 | 100,000 |
| 68 | Tessier, Frederic Louis | Prop.re Rentier | Rue S.t Lazare 48 | 500 | 250,000 |
| 69 | Thamberg, Ernest | Colonel Piémontais | Rue des Martyrs 21 | 50 | 25,000 |
| 70 | Baret, P.re Léopold. | Ing.r Civil | Rue des P.tes Ecuries 9 | 25 | 12,500 |
| 71 | Tétard, François | " C.e " | F.g Poissonière 92 | 25 | 12,500 |
| 72 | B.onne Finot, Victorine | Prop.re | Au Chateau de Langé | 60 | 30,000 |
| 73 | Teyssandier, Jean Emile | Prop.re anc negoc.t | Rue S.t Georges 2 bis | 100 | 50,000 |
| 74 | C.te de Tanelay | G.al Command.t la Reserve | Quai Voltaire 23 | 300 | 150,000 |
| 75 | S.t Paul, alphonse | Prop.re | Rue Blanche, 8 | 300 | 150,000 |
| 76 | Vacheron, Jules | Agent de change | Rue Lepelletier 9 | 600 | 300,000 |
| 77 | Morris, John | Capitaliste, Rentier | Ch.ée d'antin 27 bis | 500 | 250,000 |
| 78 | C.te de Claranges Lucotte, armand. | Colonel | Rue d'angoulême 16 | 100 | 50,000 |
| 79 | Flamand, Hyp.te | Negociant en gros | Boul.t B.d Nouvelle 24 | 25 | 12,500 |
| 80 | Ferreri, alexandre | Negociant | Rue Lepelletier 31. | 25 | 12,500 |
| 81 | C.te Veneti, François | Ingénieur | Rue de V.e augustin | 25 | 12,500 |
| 82 | Delbosc, Jacques | anc. neg.t - Prop.re | Rue de l'arc de triomphe 16 a 18 | 12 | 6,000 |
| 83 | Landon - François Amédée | Propriétaire | B.d Beaumarchais 7 | 500 | 250,000 |
| | | | | 32.647 | 16.323,500 |

Arreté cette première liste de souscripteurs aujourd'hui treize avril mil huit cent cinquante cinq. & certifié conforme aux engagements souscrits par les actionnaires en évécution de l'art.e 45 de la convention passé entre M.r Le Ministre des Travaux Publics de S. M. T. F. & M.r Le Comte de Claranges Lucotte, en date du 30. 7.bre 1854. Ces engagements ont été provisoirement deposés entre les mains de S. E. M.r le Baron de Paiva Pereira, Ministre Plenipotentiaire de S. M. T. F, à Paris =
= C.te de Claranges Lucotte = F. Tessier.

Está conforme. Repartição Central da Direcção Geral das Obras Publicas em 2 de Maio de 1855.

Ernesto de Faria

Sessão de 25 de Maio
(Com.ão d'Obras Publicas)
Acta N.º 108





Senhores Deputados
da Nação Portugueza

C. N.º 41

A Camara Municipal de Lisboa, tendo visto no Diario do Governo de 3 d'este mez, N.º 103 as condicções relativas á construcção de um Cáes-Doca e Caminho de Ferro de Lisbôa a Cintra, estipuladas entre o Ministro e Secretario d'Estado das Obras publicas de uma parte, e o Conde de Claranges Lucotte, da outra, não póde deixar de representar perante esta Camara dos Snr.es Deputados, o que é do seu interesse, e obrigação á cerca das mesmas condicções, — e fazer sobre ellas algumas considerações, e reclamações antes que passem a ser Lei, ou sejão por Lei approvadas.

A Camara Municipal de Lisboa, conhecendo as vantagens resultantes das projectadas obras, e os incalculaveis benificios que d'ahi hão de necessariamente provir, e que nellas achará o Povo de Lisboa, uma larga compensação de qualquer sacrificio que se já obrigado a fazer, ou mesmo que lhe seja imposto, declara por isso desde já, que nos proprios interesses do seu Municipio não faz, nem pertende fazer opposição de qualidade alguma ás obras a que se referem as condicções, mas que sendo mera, e

e simples administradora dos bens do Concelho, e nesta qualidade responsavel para com os seus commitentes por todos os actos, ou omissões que commetter, não pode por isso ficar de braços cruzados, nem consentir que se dispõnho dos ditos bens, sem se guardarem as solemnidades legaes, e sem que fiquem bem consignados nas ditas condicções para segurança até do Contracto, quaes são as direitos do Municipio, e porque modo tem elle d'intervir, não ficando privado do merito de concorrer com o seu consentimento para um acto de tanta utilidade geral.

Conhecidas pois as sinceras, e verdadeiras intenções com que a Camara Municipal representa á cerca das ditas condicções, deve agora fazer conhecer os motivos porque assim procede.-

Por antigas, e successivas doações dos Nossos Reis, pertencem ao Municipio de Lisboa as Marinhas da Cidade, ou margem do Rio, como muito explicita, e positivamente consta, da doação do Snr Rei D. Manoel de 7 de Junho de 1502, e posteriormente do Alvará de 9 de Julho de 1757, de cujos

titulos, e dos muitos mais que a tal respeito existem, se vê que a propriedade, dominio, e posse d'esses terrenos tem sempre estado no Municipio, sem contradicção, ou opposição do Governo dos nossos Reis, antes por elles sempre confirmadas em harmonia com a Legislação então vigente, até que veio a Lei de 22 de Junho de 1846 que nos Art.os 17, e 24 mandou que ficassem pertencendo aos donatarios perpetuos, como bens patrimoniaes, aquelles que n'essa qualidade possuiao, ou tinhão direito de possuir, e por isso desde então ficaram pertencendo ao Municipio de Lisboa em plena propriedade como quaesquer outros bens do Concelho, as Marinhas, ou accrescidos do Tejo, presentes e futuros dentro dos limites da Cidade.

Deste direito de propriedade tem livremente uzado o Municipio de Lisboa, fazendo successivos contractos sobre os ditos terrenos doados, e na posse d'esse direito se conserva

Dizendo porem o N.º 1.º do Art.º 23 das citadas condicções = que ficam inteiramente salvos, e serão religiosamente respeitados todos os direitos dos respectivos proprieta-

rios = entende a Camara Municipal, que para maior garantia, e segurança do seu dominio, e propriedade por toda a margem do Rio, nos limites da Cidade convirria fazer no citado art.º e N.º expressa menção deste direito da Camara, que alias parece ser desconhecido, e mesmo desprezado pelo que se diz no mesmo art.º 23 nas palavras = Fará o Governo a Empreza cessão, bres pas se perpetuo, e irrevogavel de todo o direito, acção, dominio, e posse que o Estado tem sobre os terrenos que por ella forem conquistados ao Tejo: = tornando a repetir no §.º unico do mesmo art.º as seguintes palavras = d'aquelles outros terrenos que hão de ser conquistados ao Tejo, e criados pelas obras que a Empreza executar, as quaes por este contracto lhe são cedidas e garantidas = quando é certo que ipso mesmo que se cede não é hoje do Estado, mas sim do Municipio de Lisboa.

As referidas doações que se fizeram a este Municipio das ditas Marinhas, ou margem do Rio, não marcáram, nem definiram limites para o lado do mesmo Rio, porque essa condicção seria op-

pósta á natureza da cousa doada, por serem terrenos susceptiveis de augmento, ou diminuição, segundo as obras que se empregassem para os conquistar ás aguas, e segundo a natural acção d'estes sobre sahindo, ou recolhendo se ao seu leito, como é obvio de conceber, não carecendo por isso de demonstração, e por tanto o direito da propriedade, e domínio do Municipio, não se limita só aos terrenos já descobertos, mas aos que em qualquer tempo, e por qualquer modo se descobrirem, e forem, ou se chamarem Marinha da Cidade, ou margem do Rio.

Se as citadas condicções cedem o que ainda não está effectivamente possuido, e apropriado pelo Municipio, e que por isso nenhuma offensa se faz aos seus direitos, não é isto assim, porque aquella cessão, e as subsequentes obras da Empreza perimem, e extinguem para o Municipio um modo legitimo d'adquirir o accessorio da sua propriedade, ou que tem por base e ponto de partida a propriedade já existente do Municipio.

Aquella cessão sendo na sua essencia

uma expropriação dos bens do Concelho, dentro dos seus limites, pratica da sem audiencia, consentimento, nem indemnisação previamente estipulada, offende, não as Doações Regias, que já não existem de direito, e só na historia delle, mas a propriedade do mesmo Concelho, a qual hoje não tem reversão gratuita nem arbitraria para os proprios da Nação?

A Camara Municipal levada só do zelo, e obrigaçao que tem de defender as propriedades do Concelho, e sem o menor espirito de resistencia á projectada obra, representa a esta Camara dos Snr.es Deputados da Nação Portugueza, que quando as sobreditas condicções tiverem de ser ou convertidas em Lei, ou approvadas por Lei, ahi se consigne, que reconhecido o direito que o Municipio tem aos terrenos cedidos, deve por isso, a Camara Municipal de Lisbia, não só intervir nas estipulações entre o Governo, e a Empreza, para que prestando o seu consentimento, fique por isso mesmo reconhecido o seu direito, mas tambem concorrer com sua audiencia, e ins-

pecção na occasião do levantamento da planta, e demarcação de terrenos, de que fallo o §.º unico do Art.º 23 das Condicções se marcarem, e definirem os termos em que se conservem illesos os seus direitos, e d'aquelles com quem tem contractado, com relação aos terrenos já occupados, e para que a referida Cessão quando se effectue sem a annuencia da Camara, não vá mais longe do que o objecto cedido.

Camara 19 de Maio de 1855.

O Presidente
Manoel Sebastiano Ramasseno Monteiro

João de Mattos Pinto
José Antonio Por.ª Furtado
Luis d'Almeida Albuquerque
José dos Reys e Sousa
Fr.co M.el de Mendonça
Joaquim Candido da Costa
Antonio Esteves de Carvalho
Geral do Sa. Broamcamp
Manuel M.a F. da S.a Beirão

144 - 8 L.º 4.º

A' Com.ª P. de Obras Publicas

Senhores Deputados da Nação Portugueza

Os abaixo assignados, Proprietarios e donos de varios Estabelecimentos e Officinas, taes como Fabricas de fundição de ferro, e de metaes; Serralherias; Estaleiros de construcção, e reparos de Navios; Officinas de marcenaria; Fornos de cal; Tercenas e Armazens; situados desde a Moeda athé Belem, vem perante esta Camara pedir justiça, usando do direito que lhes faculta o artigo 145 §. 28.º da Lei fundamental do Estado.

A esta Camara foi apprezentado, pelo Sr. Dr. de Carvalho Lucotte, um projecto para a construcção de uma Doca, e um muro desde o Forte de S. Paulo athe Belem e sobre este muro, um caminho de ferro, em continuação athe Cintra

Senhores Deputados. Os Suppl.tes estão bem longe de se oporem a qualquer projecto que tenda a marcar uma nova era de progresso e civilização na nossa Patria; mas é mister que tal projecto não vá inutilisar Estabelecimentos e Propriedades de summa importancia, e vantagem tanto publica como particular.

Os Suppl.tes teem os seus predios e Estabelecimentos confinando com o Tejo, e torna-se lhes indispensavel uma serventia livre e desembaraçada para o embarque e desembarque de suas fazendas; e se o projectado caminho de ferro os privar desta serventia a sua ruina é certa, e seus prejuizos incalculaveis.

Os Suppl.tes não duvidão de que se carecem melhoramentos nas frentes dos Edificios, e tão certos estão desta verdade, que desde 1820 teem solliciitado, mas sempre em vão, o fazel-os á sua custa; porem, se os melhoramentos que se intentão fazer para a construcção do caminho de ferro, embaraçar a livre communicação com o Tejo certa é a ruina, não só dos abaixo assignados, mas igualmente a de um grande numero d'operarios, e de suas familias, por que sem serventia, muitas Fabricas e Officinas se fecharão; e d'aqui resultará tambem prejuizos para a Fazenda, pela falta dos impostos que ora pagão; e á Camara Municipal, pelo foros que deixará de receber e por ultimo, como se deixa ponderado, a miseria para tantas familias que destes estabelecimentos se sustentão.

Os Suppl.tes, tornão a repettir, não intentão de forma alguma, oppor-se á construcção do projectado caminho de ferro só pedem que realizado que seja este contracto, os Empreiteiros sejão obrigados a construir um canal interior para serventia dos actuaes esta

Jº
9. quarenta reis de Sello.
Lisboa 17 de Janeiro de 1855.
Nº 37 Pereira  Frederico

dellacimentos e Propriedades que confinão com o Tejo, e que canal a Empreza tenha por dever e obrigação conservar sempre limpo e desembaraçado para a navegação, e livre communicação com o rio. Os Suppsºs

Pedem aos Senhores Deputados que tomando em consideração o que os Suppsºs expoem, lhes defirão na forma que requerem



E. R. Mcê

Antonio Joze Sampaio
A. Mol.ra Alves
Henry Peters
Joze Pedro Coelhoes.
J. P. Coelhoes Jor. B. Jun.
Domingos Antonio de Oliveira

da Cunha Castel Branco
[illegible] José Saraiva
[illegible]rolino Joaquim Ferreira
Franc.co Ant.o dos S.tos
Manoel Joaquim de Sousa
Joze Ignacio Fr.a
Raymiro Joze Fernandes
Claudio da F.a Tavares
Martinho José dos Santos
Man.l Coelho do Esp.to Sto
Domingos da Cunha Pinto
Vicente Ferreira Nun
Joaquim José Pereira
João Antonio Gomes
Vieira Tarrejo
Caetano José Peixoto Guim.es
Antonio Joaq.m da Fonz
Maximiano Joaquim Gomes
Joaquim Elias Soares
Joaq.m Lopes Montr.o
Fernando Joaq.m Vieira
Franc.co de Oliv.a
Ignacio Antonio da S.a
Jose Maria da Silva
Manoel Joaq.m
João Caetano Faria
Francisco Joze de Almeida
Ignacio Jacintho d'Abreu
Manoel Rodrigues Ribeiro
Mauricio Joze
Cyriaco Gomes
Firmino Martins Garcho
Francisco de Paula
Feliciano Camilo
Francisco José da Trindade
João Ant.o Lucas Robim
Robim & Genros
Luiz Rodrigues Bellas