

Trabalho para obtenção do grau de Mestre

Discente

Elodie Gomes Marques

Docentes

Vertente Teórica AS OBRAS PÚBLICAS NO VALE DO TEJO: A NAVEGAÇÃO DO CANAL DA AZAMBUJA

Orientador Doutor Paulo Tormenta Pinto, Professor Associado c/ Agregação

Vertente Prática RECONVERSÃO DO CANAL DA AZAMBUJA

Orientador Arq. Pedro Viana Botelho, Professor Catedrático Convidado

ISCTE-IUL

Departamento de Arquitectura e Urbanismo

Outubro 2018

À minha mãe e ao meu pai.

Agradecimentos

À minha irmã, à minha família.

Ao professor Pedro Botelho, pelas conversas, conselhos, ensinamentos e aprendizagem que transmitiu, fazendo-me gostar ainda mais de *arquitectura* e crescer a nível pessoal e profissional.

Ao Professor Paulo Tormenta Pinto, pelas orientações, conversas e críticas ao longo do ano que me fizeram olhar para o tema alargando os horizontes.

Aos meus amigos, pelas partilhas de conhecimento, discussões e apoio incondicional. Em particular às melhores amigas que a universidade me deu a oportunidade de privar.

Às breves, mas cruciais conversas a quem agradeço

à professora doutora Raquel Henriques da Silva;

ao professor doutor Walter Rossa;

ao professor doutor Carlos Martins;

às engenheiras Maria Helena Alves e Teresa Alvares da Agência Portuguesa do Ambiente;

à Camara Municipal de Azambuja e a todos os serviços que colaboraram na recolha de informação;

ao arquiteto Miguel Figueira;

ao fotografo Luís Prates.

RESUMO

Tendo como ponto de partida o rio Tejo, iniciamos uma viagem pela redescoberta da influência deste eixo no território português. Na leitura das suas margens como palimpsesto, ao desvendar as camadas e os vestígios, conseguimos ler a história e memórias, descobrimos valores culturais e territoriais que testemunham a forma como o Homem se apoderou e relacionou com o território ao longo do tempo.

Cedo se manifestaram dois grandes interesses: o da navegação fluvial e o da agricultura; foram desenvolvidas inúmeras Obras Públicas para esses fins, nomeadamente com a canalização e limpeza do rio Tejo e a abertura de valas de drenagem nos campos limítrofes. A fusão desses dois interesses é explícito na Lezíria do Tejo, local onde nos focaremos. Ao desvendar vestígios neste território, descobrimos na margem direita do Tejo a existência de um edifício apalaçado. Localizado junto à foz da Vala da Azambuja, e muito próximo do rio, a estranheza da presença de um edifício de desenho racional num

território natural e bucólico levou à descoberta de um sistema hídrico e económico: a Vala da Azambuja - inicialmente mandada construir para os interesses de drenagem dos campos agrícolas, e que foi posteriormente redesenhada no século XIX e apropriada pela Companhia dos Canais de Azambuja para a sua navegabilidade e transporte de passageiros e mercadorias desde a sua foz até à ponte da Asseca, ou vice versa, num percurso de quase vinte cinco quilómetros.

É em Azambuja, que se revela e preserva a memória da estrutura de apoio à navegação da Vala da Azambuja. Este trabalho recupera e regenera o espaço da antiga foz da Vala da Azambuja e propõe uma nova viagem pelo sistema hídrico existente.

Palavras chave: Rio Tejo; Obras Públicas fluviais; Lezíria do Tejo; Canal da Azambuja; Palácio das Obras Novas.

ABSTRACT

Having as a starting point the Tagus river, we began a journey rediscovering the influence of this axis in the Portuguese territory. In reading its margins as a palimpsest, in uncovering its layers and traces, we have been able to unveil the history and memories, discovering the cultural and territorial values that testify to the way Man has seized and related to the territory over time.

Two major interests soon emerged: river navigation and agriculture; numerous public works were developed for these purposes, namely with the channeling and cleaning of the Tagus River and the opening of drainage ditches in the bordering fields. The union of these two interests is explicit in the *Lezíria do Tejo*, where we will focus. On discovering vestiges in this territory, we discovered on the right bank of the Tagus the existence of a palatial building. Located near the *Vala da Azambuja*, and very close to the river, the strangeness of the

presence of a rational designed building in a natural and rural territory led to the discovery of a water and economic system: the *Vala da Azambuja* - initially built for the drainage interests of the agricultural fields, later redesignated in the nineteenth century and appropriated by the Company of Canals of *Azambuja* for its navigability and transportation of passengers and goods from its mouth to the bridge of *Asseca*, or vice versa, in a course of almost twenty kilometers.

It is in *Azambuja* that it reveals itself and preserves the memory of the support structure for the navigability of the *Vala da Azambuja*. This work recovers, preserves and regenerates the area of the old mouth of the *Vala da Azambuja* and proposes a new journey through the existing water system.

Keywords: Tagus River; River Public Works; Lezíria do Tejo; Canal da Azambuja; Obras Novas Palace.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO GERAL	11
INTRODUÇÃO: VERTENTE TEÓRICA	12
INTRODUÇÃO: VERTENTE PRÁTICA	14
ESTADO DA ARTE	17
VERTENTE TEÓRICA	21
CAPÍTULO I	23
RIO TEJO	23
ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO E MORFOLÓGICO	25
ENQUADRAMENTO HISTÓRICO	27
A NAVEGAÇÃO DO TEJO	29
CAPÍTULO II	35
O RIBATEJO E A LEZÍRIA DO TEJO	35
ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO E MORFOLÓGICO	37
ENQUADRAMENTO HISTÓRICO	38
INTERESSE PELA AGRICULTURA	39

AS OBRAS DO RIBATEJO	41
A COMPANHIA DAS LEZIRIAS	43
CAPÍTULO III	45
CANAL DA AZAMBUJA	45
ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO	47
ENQUADRAMENTO HISTÓRICO	47
O REDESENHO DO CANAL DA AZAMBUJA	49
COMPANHIA DOS CANAIS DE AZAMBUJA	61
PALACETE NA FOZ DO CANAL DA AZAMBUJA	69
VERTENTE PRÁTICA	73
RECONVERSÃO DO CANAL DA AZAMBUJA	73
CONSIDERAÇÕES FINAIS	95
BIBLIOGRAFIA	100
ÍNDICE DE FIGURAS	103
ANEXOS	106



Figura 1
Alameda de Palmeiras na entrada para o Palacete da Vala da Azambuja

INTRODUÇÃO GERAL

O presente documento reúne todo o trabalho realizado ao longo do ano letivo 2017/2018 no âmbito do Projecto Final do curso do Mestrado Integrado em Arquitectura do ISCTE-IUL. Este divide-se em duas partes: a vertente teórica e a vertente prática, em que ambas se relacionam e complementam.

A vertente teórica reflete sobre o rio Tejo, uma chamada de atenção para a importância deste sistema hídrico, as vias de circulação fluvial e os esforços e projetos para a canalização e navegabilidade deste rio, aprofundando o caso da Vala da Azambuja.

A vertente prática centra-se em Azambuja, concelho integrado no distrito de Lisboa, e na Comunidade Urbana da Lezíria do Tejo, elegendo o território junto à foz da Vala da Azambuja que contempla o edifício apalaçado de apoio à navegação deste canal para o desenvolvimento do exercício de projeto final de ano.

A HISTÓRIA QUE DEU AZO A ESTA DISSERTAÇÃO

Quando era criança, ao domingo à tarde, costumava ir com os meus pais, à descoberta de novos sítios. Num desses passeios culturais, no meio da Lezíria do Tejo, deparamo-nos com uma indicação que dizia “Palácio”, e seguimo-la. Qual não foi o nosso espanto, quando ao avançarmos, no meio dos campos agrícolas, por um caminho de saibro chegámos a uma alameda de palmeiras. Fomos guiados até ao edifício apalaçado. Rodeado por vegetação e muito próximo do rio Tejo, a existência deste edifício, com um desenho ortogonal e racional num ambiente bucólico e orgânico, intrigou desde cedo aquela criança aspirante a arquiteta que visitava pela primeira vez aquele local.

Essa memória foi guardada, sem nunca ter sido retomada até ao dia em que as questões relacionadas com a água, o rio Tejo e a frente rio se têm vindo a debater. São vários os projetos para a frente ribeirinha, desde Lisboa até Vila Franca de Xira, que visam o reencontro com o rio Tejo e com a paisagem. Assim, a memória daquele Palácio voltou à ribalta, e com outro conhecimento surgiram novas questões.

INTRODUÇÃO: VERTENTE TEÓRICA

“Em paralelo com o impacto da aceleração da urbanização verificada nas últimas décadas do século XX, começa a consolidar-se uma consciência sobre o desenvolvimento sustentável do planeta.”

(Pinto, 2015, p.4)

A organização do território depende da capacidade de articulação do construído com a geografia e os recursos hídricos. Na verdade, estes últimos são essenciais à nossa existência, e podem qualificar e melhorar significativamente os espaços públicos.

O conhecimento e consciencialização da necessidade de salvaguardar um tipo de recurso tão valioso deu azo ao debate da sua preservação. Gerando o entendimento de que se pode regenerar e reabilitar os sistemas hídricos tornando-os numa questão social e preservando o meio ambiente.

No contexto português, na margem direita do rio Tejo, têm-se vindo a realizar vários projetos que visam o reencontro com o rio e a paisagem num percurso desde Lisboa até Vila Franca de Xira.

Entendendo-se que essa intensão se pode expandir para o interior ao longo das margens do rio, vamos ao encontro dos interesses revistos na Lei de Bases Gerais da Política Pública de Solos, de

Ordenamento do Território e de Urbanismo. Estes prendem-se com os meios de gestão territorial na solução da sobreocupação do litoral, e do despovoamento do interior e proteção ambiental estabelecendo a simbiose entre as oportunidades de edificação e a natureza.

Por via da ideia de palimpsesto usada por André Corboz (1928-2012), estabelece-se o conceito de arqueologia (Pinto, 2015, p.5) que culmina com a consciência das diferentes camadas que se estratificam ao longo do tempo e que possibilitam desvendar a história, a memória, valores culturais e territoriais que revelam a forma como o Homem se apropriou e relacionou com o território. Este processo possibilita a compreensão e regeneração de reminiscências. É nesse sentido que se procura compreender qual foi a importância do rio Tejo, e como podemos olhar de novo para este recurso.

Percebemos que cedo se manifestaram dois grandes interesses: o da navegação fluvial e o da agricultura; estes levaram ao desenvolvimento de inúmeras Obras Públicas, nomeadamente com a canalização e limpeza do rio Tejo e a abertura de valas de drenagem nos campos limítrofes. Em que a Lezíria do Tejo é o paradigma da fusão dos dois interesses.

Na sequência do estudo dos diferentes vestígios e estratos na margem direita do Tejo,

descobrimos a existência de um edifício apalaçado localizado num contexto territorial natural e bucólico, na foz da Vala da Azambuja e muito próximo do rio. Ao desvendar a sua história, tomou-se conhecimento da existência de um subsistema hídrico erigido pela mão do Homem, no século XVIII: a Vala da Azambuja – construída para a canalização das águas nos terrenos limítrofes ao rio e que posteriormente, no século XIX, foi redesenhada para proveito económico para o transporte fluvial de pessoas e mercadorias pela Companhia dos Canais de Azambuja.

Para se poder aprofundar este conjunto de questões foi necessário delimitar espacial e temporalmente o objeto deste estudo. Procurou-se averiguar as iniciativas do Estado para as Obras Públicas neste território. E após a confirmação da existência de inúmeras iniciativas, reuniu-se e organizou-se a informação, espacial e temporalmente, os projetos e a legislação respetiva. A organização espacial permitiu definir os limites físicos do estudo que abrange o território de Azambuja até ao Vale de Santarém. A organização temporal permitiu delimitar o campo cronológico que vai desde o final do séc. XVIII até meados do séc. XIX.

Numa sobreposição de acontecimentos a várias escalas; a nível geral abordamos algumas questões

relacionadas com o rio Tejo e focamo-nos nas questões relacionadas com a Vala da Azambuja.

A primeira parte consiste na leitura geral do rio Tejo, e na compreensão da sua importância económica para Portugal.

A segunda parte consiste no aprofundamento dos interesses fisiocráticos, numa região do nosso país: o Ribatejo; e conseqüentemente na Lezíria do Tejo: resultado da acumulação de sedimentos transportados pelo rio, e que pela sua fertilidade, e esforço para domar o rio Tejo, permitiu o desenvolvimento da agricultura e economia do país.

A terceira parte foca-se no caso específico da Vala da Azambuja, em que se revela a história e memória desta vala, que aquando da sua abertura, é reflexo das ideias iluministas e da aplicação do conhecimento científico no território.

INTRODUÇÃO: VERTENTE PRÁTICA

Com um novo olhar, propõe-se uma nova viagem pelo sistema hídrico existente que se traduz num percurso ao longo dos vinte cinco quilómetros do mesmo canal por via terrestre e fluvial.

Para o percurso a nível fluvial, é retomada a represa na foz do canal, em que, com os conhecimentos hidráulicos mais desenvolvidos, se propõem a construção de uma comporta de maneira a permitir o controlo do caudal para a navegação e prática de desportos náuticos.

Em relação ao percurso pedonal, tendo em conta que a vala é ladeada em todo o seu curso por campos agrícolas, pretende-se o aproveitamento dos caminhos existentes que se estabelecem como divisores das margens e dos campos agrícolas, de maneira a potencializar estes percursos já existentes num contacto contante entre a planície da Lezíria do Tejo e o Canal da Azambuja.

É na foz do Canal da Azambuja, que se revela e preserva a memória da estrutura de apoio à navegação do mesmo. Este trabalho recupera e regenera o espaço da antiga foz da Vala da Azambuja onde se localiza o edifício apalaçado que servia de entreposto e hospedaria.



Figura 2
 Interpretação da rede de circulação existente e proposta, 1789-1809.

ESTADO DA ARTE

No caso em estudo, de uma maneira geral, existem uma série de trabalhos esporádicos que estudam a nível global ou parcelarmente as questões relacionadas com as Obras Públicas no rio Tejo. No entanto, as inúmeras fontes sobre este território, na sua maioria manuscritos, em desenho, e em texto estão por inventariar e por estudar. Aliás, em muitos casos dá-se conta da ausência de desenhos que empobrecem a análise e corelação dos documentos escritos com aquilo que seria o respetivo desenho, dado que era de facto através do deste que se comunicava e decidia.

Ainda assim, temos de tomar como referência os contributos de autores que estudaram determinada obra ou tipo de obras e que são fundamentais para este trabalho.

Os estados das infraestruturas de circulação eram precários no final de setecentos e inícios de oitocentos, ao contrário de outros países onde se aprofundou conhecimentos nos vários campos disciplinares e se adaptou e transformou a rede de transportes terrestres e fluviais.

Carlos Martins no seu trabalho sobre *O Programa de Obras Públicas para o Território de Portugal Continental, 1789-1809* estuda e indica que a falta de estudos impediu as transformações no território, em que

neste período existiu um corte entre a história moderna e a história contemporânea. A falta de estudos em Portugal teve por base um pessimismo generalizado, motivo de desencorajamento e impedimento à prossecução de uma análise crítica e intervenção.

“Seria, pois, verdade, como insinuava Link, que os portugueses mais esclarecidos não se apercebiam das condições, ou de certas condições, que travavam impiedosamente o crescimento e o desenvolvimento do País? «A Portugal», escrevia ele, «só faltam estradas e canais. Se assim fosse esta região poderia exportar trigo. Mas em canais e nas necessidades do seu país, foi no que os Portugueses e mesmo os seus escritores menos pensaram». Terá sido assim? Ou o problema seria assim tão fácil de resolver-se? Ou sequer de equacionar?”

Joel Serrão (1959) apud Carlos Martins (2014)

Tomando como ponto de partida as questões colocadas por Joel Serrão a propósito do cometário de Heinrich Friedrich Link (1767-1851), botânico de Hanôver que viajou por Portugal nos anos de 1798 e 1799. Segundo o autor, foram pensadas, discutidas e propostas políticas de fomento para o melhoramento das vias de

circulação, tomando como exemplo as *Memórias Económicas* da Academia das Ciências, publicadas entre 1789 e 1791.

“Mas as questões colocadas por Joel Serrão transportam o problema para o que estava subjacente ao comentário de Heinrich Friedrich Link: não se terem feitos esforços para melhorar as vias terrestres e fluviais.”

(Carlos Martins, 2014 p.20)

O problema foi colocado por Artur Teodoro de Matos, no seu trabalho sobre *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, resultado de uma investigação apresentada em 1980, como prova de doutoramento na Universidade dos Açores. Este autor considerou que a implementação de uma política estruturada para as vias de circulação apenas se concretizou com Costa Cabral (ministro do Reino, 1842-1846; 1849-1851), não existindo, nas iniciativas do final de setecentos e princípio de oitocentos, uma intervenção coordenada. Com efeito, considerou as iniciativas empreendidas nestas duas décadas como acontecimentos episódicos, sem unidade e sem continuidade. Tese que apresenta alguns equívocos e que omite algumas das obras que aconteceram no território e que são referidas por Carlos Martins.

Contudo, com o trabalho de Luis Adolfo P. Walter de Vasconcelos, *Aspectos do Fomento no Reinado*

de D. Maria I: Obras do Ribatejo e de Estradas que Correram pelo Terreiro Público de Lisboa (parte I: As Obras do Ribatejo) percebemos que com o reinado de D. Maria I, reformou-se o conhecimento científico com o intuito de formar conhecedores de saber relacionados com várias áreas de conhecimento para posteriormente agir e pôr em prática no território português.

É por via da primeira lei geral do código legislativo português para as infraestruturas de circulação de março de 1791, que se expressa o carácter global da intervenção do Estado para as Obras Públicas, nomeadamente com o melhoramento das vias de transportes e comunicação a nível continental. (Carlos Martins, p.19) Assim, é nos transmitida a ideia de rede no conjunto de intervenções, desde a estrada Lisboa-Porto aos quatro rios navegáveis com que esta se cruza: Tejo, Mondego, Vouga e Douro.

Tendo em conta a existência de trabalhos que abordam temas gerais e globais relativamente às Obras Públicas, nomeadamente no rio Tejo, com este trabalho pretende-se demonstrar através de uma dessas intervenções: a Vala da Azambuja, o carácter global da intervenção e aplicação dos conhecimentos fisiocráticos e iluministas

Existem apenas trabalhos circunstanciais, normalmente relativos a temas mais globais como é o caso do trabalho de Vasconcelos que aborda as Obras do Ribatejo referindo as obras na Vala da Azambuja nessa mesma altura. Já no século XIX, o trabalho, de M. J. Júlio Guerra, *Estudos Chorographicos, Physicos e Hydrographicos da Bacia do Rio Tejo* que estuda as obras de melhoramento da navegação deste rio e a proteção dos campos adjacentes.

MATERIAIS E MÉTODOS

Este trabalho recorreu a um conjunto alargado de documentação que se prendem com documentos manuscritos, textos ou desenhos, legislação régia, memórias, orçamentos e desenhos de projetos. Essas informações e documentos foram recolhidos no arquivo do Ministério das Obras Públicas, na Biblioteca do Exército, no Ministério do Ambiente: Direção Geral do Território, no Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território, na Biblioteca Nacional, no Arquivo da Torre do Tombo, na Biblioteca da Universidade de Coimbra e na Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.

No processo de investigação percebemos que as informações reativas ao tema que se propõe tratar, especificamente durante a fase temporal em estudo, encontram-se dispersas nos diferentes arquivos, parte da informação não teve registo burocrático e verifica-se o desaparecimento de documentos, que dificultam a correlação das informações encontradas.

Apesar da dificuldade em encontrar alguns documentos, tanto pela sua dispersão como ausência, foi possível recolher bastante informação.

VERTENTE TEÓRICA

AS OBRAS PÚBLICAS NO VALE DO TEJO: A NAVEGAÇÃO DO CANAL DA AZAMBUJA



Figura 3
Planta do Rio Tejo

CAPÍTULO I

RIO TEJO

o maior da península ibérica; espinha dorsal que divide o território português em duas partes: Norte e Sul

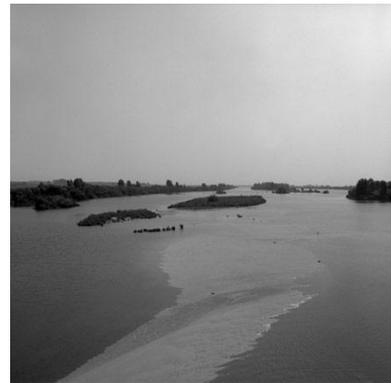


Figura 4 a 12

Rio Tejo. Portas de Rodão. Vila Velha de Rodão. 1994; Rio Tejo. Rosmaninhal. Idanha a Nova. 1995; Castelo de Almourol. Praia do Ribatejo. Vila Nova da Barquinha. Santarém. 2000; Miradouro das Portas do Sol, Santarém, 2001; Rio Tejo. Valada. 1995; Rio Tejo. Setil. 1995; Praia de Carcavelos. Oeiras. 1990; Ponta da Erva. Vila Franca de Xira. 1995; Rio Tejo. Mar da Palha. 1995.

ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO E MORFOLÓGICO

Nasce na serra de Albarracín, em Espanha, e desagua no oceano em Portugal, percorrendo estes dois países numa extensão de cerca de 1.100 km: o Rio Tejo é o mais longo da Península Ibérica.

A bacia hidrográfica do Tejo é relativamente estreita, tem uma largura de 100 a 120 km contra os cerca de 1.100 km de comprimento. Em Portugal: a montante, o rio Tejo, percorre um estreito vale de erosão, cortando o maciço rochoso, caracterizado por ser pouco permeável, desprovido de arborização, e que se estende até Toledo; a jusante atravessa as planícies do Ribatejo, misturado com a água salgada, alargando-se na Bacia Terciária, onde tem a maior largura do seu leito, que posteriormente se estreita fazendo a ligação com o oceano.

Adolfo Loureiro adota diferentes classificações para distinguir os vários troços ao longo deste rio, são essas que tomaremos como princípio ao longo deste trabalho:

“1º- Baixo Tejo, ou Tejo marítimo, onde as marés se fazem sentir, sem ter, contudo, a sua força e intensidade, e que se compreende entre a foz no Oceano, e a Azambuja, na extensão de 65 kilometros.

2º- Tejo medio, desde a Azambuja ate Tancos, onde o rio atravessa largos campos, e a sua inclinação é diminuta,

na extensão de 68 kilometros, tendo ainda uma navegação permanente e regular.

3º- Alto Tejo, que vae desde Tancos até à sua origem onde é grande o seu declive, o leito encaixado e cortado de rapidos e cascalheiras, e onde pode considerar-se torrencial; mas de que uma parte é navegável com mais ou menos difficuldade em parte do anno“

(Adolfo Loureiro apud Luís Vasconcelos, p. 2)

São evidentes as diferentes morfologias do território ao longo do seu curso, e também ao longo do ano, como nos explica Orlando Ribeiro:

“A um caudal de verão muito reduzido no Sul, que as vezes permite passar a pé os rios mais importantes e seca por completo os menores afluentes, opõem-se no inverno e na primavera cheias que podem alcançar 20 metros no Douro, 25 no Guadiana, e no Tejo alturas de 26 metros a

montante das Portas de Rodão, 11 em Tancos, 7 em Santarém e ainda, na maior largura do estuário, meio metro em frente de Lisboa. Estas cheias estão ligadas à passagem de depressões sobre a Península, com chuvas muito intensas e concentradas, durante dias, que bruscamente fazem crescer e extravasar os rios”

(Orlando Ribeiro apud Luís Vasconcelos, p.4)

Pelas suas características tão diferenciadas, o Tejo, cedo se tornou num eixo atrativo. No entanto, as alterações constantes da sua morfologia, deram azo a preocupações para o regular, dando lugar a vários planos e projetos ao longo de vários séculos.

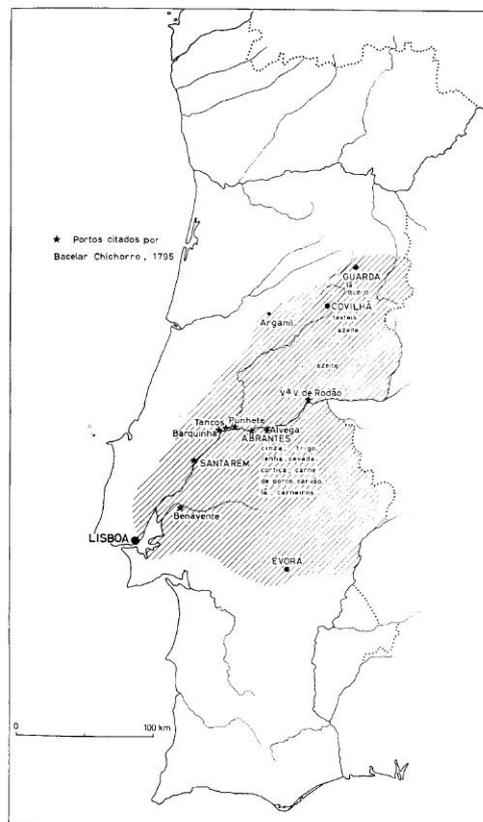


Fig. 1 — A área que utilizava o Tejo para transportar os seus produtos até Lisboa no fim do século XVIII.

Figura 13

Área que utilizava o Tejo como meio de transporte de produtos no fim do século XVIII

ENQUADRAMENTO HISTÓRICO

“Desde a Pré-história até à Idade Contemporânea que se encontram vestígios do aproveitamento económico de todo o vale do Tejo e da influência do rio no povoamento e no desenvolvimento económico desta vasta área geográfica.”

(Magalhães, 1996, p.44)

Apesar dos caprichos e turbulências do Tejo, foram vários os povos que cedo se instalaram próximos deste grande recurso e são vários os vestígios e testemunhos que retratam a sua ocupação desde o período paleolítico até aos dias de hoje. A começar pelas representações rupestres às vias, pontes, villas, teatros romanos, e aos castelos, fortes e baterias. Depois da reconquista portuguesa, muitas das terras foram abandonadas, mas logo o primeiro rei as mandou povoar e desde muito cedo o rio assumiu-se como via de comunicação entre o litoral e o interior do país.

“Pelo Tejo, o Portugal marítimo abraça o Portugal agrícola, fundindo numa as duas fisionomias típicas da Nação”

(Martins, 2010, p.153)

Pela sua extensão, localização geográfica e navegabilidade, o rio Tejo foi um meio de comunicação e de transporte de pessoas e mercadorias, permitindo a saída de produtos para os circuitos económicos internacionais e vice-versa (Magalhães, 1996). Como refere Oliveira Martins, o Tejo uniu as duas fisionomias típicas da nação: o Portugal marítimo (litoral) e o Portugal agrícola (interior).

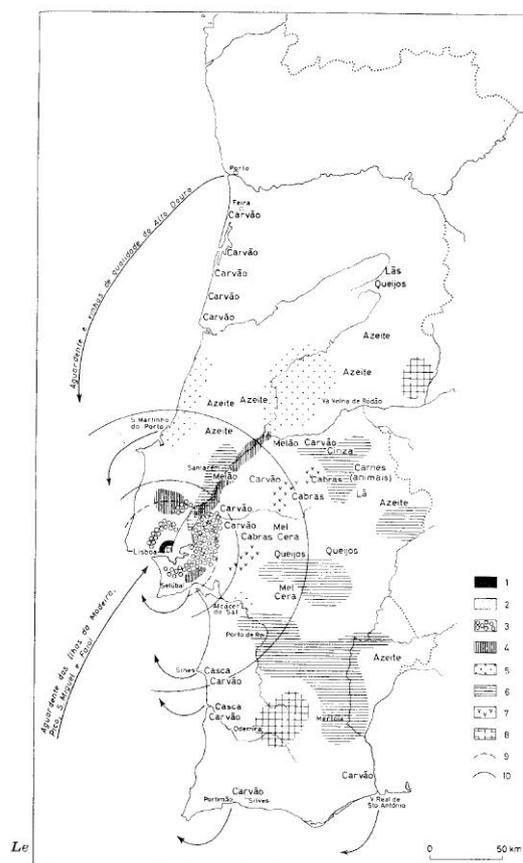
Consta que foram os romanos e muçulmanos que o navegaram primeiro. Com a conquista de 1253, Lisboa tornou-se a capital do reino, tornando o Tejo num importante eixo de comunicação.

Mas domar o Tejo nem sempre foi fácil, e as grandes preocupações estavam relacionadas essencialmente com as constantes cheias e a navegabilidade. O seu leito oscilava repetidamente, extravasava, destruía as margens precedentes e alagava os campos arrasando a agricultura. E por ser um rio de planície a navegabilidade nem sempre foi bem-sucedida em todos os troços.

“O Tejo é um cavalo selvagem, indómito, impetuoso, cheio de vida, destruidor. Domesticado, pode ser, na Península Ibérica, um servidor leal, paciente, utilitário, produtor de bem-estar das populações ribeirinhas e valioso auxiliar nas economias nacionais.”

(Correia, 1967, p.48)

Dados estes problemas, e tendo em vista o potencial económico deste recurso, foram realizadas várias obras de hidráulica ao longo dos séculos. Sem essas obras, mais ou menos avançadas, não teria sido possível navegar no Tejo, e desbravar e cultivar os terrenos aluviais depositados pela corrente.



a organização da economia do solo a partir de Lisboa.
Período anterior ao caminho-de-ferro.

1 — Hortaliças e produção de leite; 2 — vinho e produção de leite; 3 — lenhas; 4 — vinha de grande produção; 5 — madeiras; 6 — trigo; 7 — mato, onde devido à distância do Tejo, nem carvão se faz (1789); 8 — áreas que recebem gados transumantes; 9 — limite de 7 léguas aquém do qual não podem existir fábricas de vidro (1562); 10 — limite, de 10 léguas, da jurisdição de Lisboa para o seu abastecimento em carne (1564) e trigo (1574) — este limite vai ao longo do rio até Abrantes; idem, de 20 léguas, para «Carne, lenha e outros mantimentos» em 1705.

Figura 14

Organização da economia do solo a partir de Lisboa antes do caminho de ferro

A NAVEGAÇÃO DO TEJO

Dada a sua localização geográfica e extensão, como pela sua navegabilidade, o rio Tejo sempre se revelou num importante eixo de desenvolvimento do território, atraindo a fixação de diversos aglomerados ao longo do seu curso que o usavam para a sua subsistência e como meio de transporte de pessoas e mercadorias.

No século XVI, Lisboa, Almada e Montijo, constituíam os principais portos fluviais do Estuário do Tejo, mais a montante no Médio Tejo, os portos igualmente relevantes eram: Santarém, Constância e Abrantes; acima deste – no Alto Tejo – as ligações fluviais eram menos frequentes até à fronteira, devido às dificuldades de navegação, no entanto, o Porto do Tejo em Vila Velha de Rodão, era considerado o mais significativo neste troço.

A vontade de tornar o Tejo navegável surgiu no reinado filipino, o Rei Filipe II (1527-1598) ao compreender a importância do eixo do Tejo, na ligação entre o litoral português e Espanha, promoveu obras para melhorar, e a aumentar, a sua navegabilidade, com o intuito de tornar possível esta ligação. O estudo, a cargo do engenheiro Juan Bautista Antonelli e continuado mais tarde, em 1641, pelos engenheiros Luíz Carduchi e Julio Martelli, consistiu na desobstrução do leito do rio e na construção de sirgadoiros, nos pontos mais difíceis da

navegação. Na sequência destas intervenções, a navegabilidade do Tejo alargou-se até Alcântara, levando ao crescimento da ligação fluvial entre Abrantes, Porto do Tejo e Espanha. No entanto, com as guerras da Restauração entre 1640-1668, esta ligação quase desapareceu, e o leito do rio foi ocupado por pesqueiras e açudes, que dificultaram a navegação até à fronteira.

Ao longo dos anos surgiram bastantes projetos que visavam o encanamento e navegabilidade do Tejo, mas as vicissitudes do Estado português levaram a uma série de avanços e recuos relativamente a estes projetos.

Só no XIX, se verificou de facto uma ação física no território para a navegabilidade do rio. Para compreender em toda a plenitude as obras de circulação fluvial do início do século XIX é necessário termos alguns conhecimentos que surgem ainda no século XVIII.

Pode entender-se, através das conclusões de Carlos Martins, que o programa de Obras Públicas relativamente às vias de circulação foi iniciado na década de oitenta do século XVIII, durante o primeiro governo de D. Maria I (1777-1788).

No entanto, só com a formação do segundo governo (1788), com a chegada ao poder dos ministros José de Seabra da Silva e Luís Pinto de Sousa se saiu do

plano experimental e debate teórico para a intervenção e transformação do ordenamento do território.

As políticas de fomento do território, a partir de 1789, desenvolveram-se numa perspetiva global, e é nesse contexto que surge o novo mapa de Portugal, onde se verifica o reordenamento jurídico-administrativo do espaço do Reino.

Pretendia-se dinamizar o comércio interno aumentando a produtividade agrícola e industrial. O melhoramento das vias de circulação terrestre e fluvial, e a sua articulação. Melhorando a mobilidade de pessoas e o escoamento dos produtos do interior para os centros urbanos ou para portos marítimos exportadores, qualificando o interior do território.

Foram vários os processos reformadores, essenciais para a concretização das intenções políticas. Começou por José de Seabra da Silva, que definiu um novo conceito de Obra Pública, entendendo-se enquanto bem coletivo e não somente de interesse regional e local, alterando assim o modelo tradicional, em que para a realização de uma obra, os impostos eram temporários e locais – as *fontas*. Rejeitando também o sistema de contratação forçada de mão de obra entre as populações mais próximas – a *corveia*.

No campo técnico e científico, as instituições de ensino superior sofreram uma reforma, direcionada para

as necessidades do Reino, aprofundando a *Botânica e Agricultura, Zoologia e Mineralogia (1791)*, *Metalurgia, Hidráulica e Astronomia Prática (1801)*. Foi criada a Academia de Fortificação, Artilharia e Desenho com o intuito de formar quadros técnicos e evitar a contratação de estrangeiros. As exceções, dada a falta de experiência nas áreas de construção de estradas de montanha e hidráulica e hidrodinâmica foram para José Auffdiener e José Teresio Micheloti, técnico especializado em questões de hidráulica e hidrodinâmica.

Numa primeira fase, deu-se prioridade às vias terrestres, e logo de seguida aos projetos das vias fluviais e marítimas, nomeadamente com o encanamento de rios.

A situação agravava-se em relação à agricultura e à saúde pública, era constante o assoreamento dos rios, as cheias eram devastadoras, assoreavam os campos e as águas ficavam estagnadas, o que prejudicava o cultivo, a vegetação e canaviais ribeirinhos, que seguravam as margens, eram também destruídas. E, portanto, a ausência de administração e conservação dos rios e respetivas margens era bastante sentida.

Assim, foram decisivas as obras para o encanamento dos rios na qualificação da navegação fluvial como na drenagem de zonas alagadiças, conquistando também terrenos para a prática de agricultura.

As tensões políticas aumentaram na Europa, quando deflagrou o conflito militar entre a França e as várias nações europeias (1792-1802; 1803-1815), as três décadas de paz deram lugar a vinte e três anos de guerra quase ininterruptos.

Em 1789 inicia-se a Revolução Francesa, Portugal lutava para defender as suas fronteiras. Aliou-se a Espanha e ao Reino Unido mantendo-se numa posição de neutralidade para assegurar a defesa do território por terra e por mar.

As preocupações do reino modificavam-se, manifestando-se nas Obras Públicas. A partir de 1792, faz-se sentir a pressão de França para que Portugal fechasse os portos ao Reino Unido, perdendo os domínios ultramarinos fundamentais para a manutenção da economia. As finanças do Estado agravar-se-ão em 1796, em 1799 e em 1804, numa sucessão de crises financeiras que terão reflexos diretos nas políticas de fomento.

As políticas de fomento tiveram um peso significativo nas contas públicas ao ponto de serem suspensas, adiadas ou reduzidas em tempos de crise financeira. Essas decisões exigiam a avaliação do estado das obras, de maneira a deixá-las minimamente consolidadas. É o caso das Obras do Ribatejo, orientadas

pelo conde de Valadares, que foram significativamente reduzidas.

Após a morte do conde de Valadares, em 1792 encarregue pelo fomento da agricultura no Ribatejo, a direção dos trabalhos ficou ao encargo dos engenheiros Isidoro Paulo Pereira e Manuel de Sousa Ramos, que já tinham feito um relatório sobre o estado destas obras a 23 de novembro de 1792.

Os trabalhos foram retomados em meado do ano de 1794 com a decisão do governo de não enviar mais tropas para a guerra do Rossilhão. Existia agora um esforço voltado para o problema de assoreamento dos rios que afetava desde a idade média a navegação marítima e fluvial.

Em 1795, com a mudança do rumo da política espanhola ao aliar-se a França foi feita uma pressão para que Portugal aderisse ao Bloqueio Continental.

Durante este período, D. Rodrigo de Sousa Coutinho foi o principal defensor do empreendimento de Obras Públicas por parte do Estado, dando preferência às obras hidráulicas, nomeadamente com o encanamento do rio Tejo.

Com a intervenção no Tejo pretendia-se promover a navegação interior e a plena drenagem dos campos mais férteis do país: a Lezíria do Tejo. Com as melhorias das condições de navegabilidade no inverno e

na primavera poder-se-ia navegar desde Lisboa até Vila Velha de Rodão (ca. 200km). Para isto, era necessário a drenagem de paus, a reparação de valados e das margens.

Depois da *guerra das Laranjeiras*, para examinar a situação e propor intervenções neste território, em agosto de 1801, foi nomeada a comissão das Lezírias. Bernardo Xavier Barbisa Sachetti ficou encarregue de recolher a documentação legislativa do rio e dirigir os trabalhos; Francisco António Cieira ficou encarregue pelos trabalhos geodésicos; Teodoro Marques Pereira, ficou encarregue pelo levantamento cartográfico, e Joaquim Pedro Fragoso de Sequeira (1760-1833), naturalista, ficou encarregado de examinar a complexa parte administrativa e rural. No entanto, pelas dificuldades encontradas não se chegou a produzir os estudos requeridos.

Em maio de 1802, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, nomeia José Teresio Michelotti para diretor dos trabalhos hidráulicos de encanamento de rios, canais de navegação e de rega, encarregou-o de proceder ao nivelamento e observação do curso do Tejo e de propor as medidas necessárias para o encanamento e conservação do leito do rio, reparação das lezírias e estabelecimento de canais de navegação e de rega. Michelotti estudou a margem sul, que sofria de maiores

problemas de drenagem desde o Montijo até Chamusca. Quando terminou, D. Rodrigo de Sousa já não estava no governo, os trabalhos continuaram no governo seguinte, mas foram orientados para a margem norte, de maneira a reparar os estragos causados pelas cheias.

As obras hidráulicas, os trabalhos de reparação das margens e encanamento do rio Tejo, nos campos do Ribatejo foram promovidas pelo conde de Vila Verde que começou por apoiar a fundação da Companhia de Agricultura no Ribatejo (1804-1806), que se propunha regularizar as margens do Tejo e defender as Lezírias. Os diretores comissários foram José Bonifácio de Andrade e Silva (1763-1838), Joaquim Pedro Fragoso de Sequeira (1760-1833) e José Teresio Michelotti (1762-1819) também como diretor hidráulico da obra. Durante o processo de oficialização da fundação foram realizadas várias obras parciais com o intuito de reparar as zonas mais afetadas. No entanto, a companhia não teve sucesso.

Procurava-se retomar os trabalhos do conde de Valadares, definindo regras para a conservação dos trabalhos no Tejo, nomeadamente para a proteção da vegetação ribeirinha e para impedir a apropriação indevida do leito ou margens.

Em 1807, o exército francês chegaria a Portugal pelo vale do Tejo, naquele que seria o eixo mais curto. No

entanto, o caminho pelo qual deveriam seguir só existia no mapa, as vias de circulação ou não existiam, ou eram precárias e de difícil acesso. Em 1808 terminava a primeira invasão francesa, deixando o território devastado.

O programa de Obras Públicas foi continuado por vários governos entre 1789-1809, mas foram muitos os projetos que não se concretizaram ou foram iniciados e não acabados. Não se modernizou as vias de circulação, no entanto, houve um melhoramento entre os finais do século XVIII e o início do século XIX.

Em 1828, surgiram duas novas propostas para a nova ligação entre Portugal e Espanha, a mais relevante, da autoria de D. Francisco Xavier Cabanes, consistia na ligação fluvial a vapor entre Aranjuez e Lisboa.

Mais tarde, o Coronel Martinini ofereceu uma Memória para a Canalização do Tejo com o intuito de melhorar a navegação, aumentar o comércio e tirar proveito dos terrenos incultos e desaproveitados para a agricultura. A Comissão encarregada por Portaria de 24 de dezembro de 1836 por examinar a Memória oferecida pelo Coronel Martinini para a Canalização do Tejo (ver anexo1), fez as reflexões sobre a memória, e achou-se de acordo com o autor nas vantagens das obras. As vantagens prendiam-se com: o aumento e melhoramento

dos terrenos incultos para a grande importação de cereais no reino; pela facilidade de transporte dos produtos das províncias da Estremadura, Alto Alentejo, e Beira Baixa, tais como vinho, madeiras, frutas, carnes, cereais, couros, os produtos fabris e muitos mais objetos de importação e exportação.

Em 1852 procedeu-se a um detalhado reconhecimento do Rio, entre Lisboa e Vila Velha de Rodão. Este trabalho, orientado pelo engenheiro Manuel José J. Guerra, teve como objetivo melhorar a navegação e realizar novas obras para proteção das margens nas áreas suscetíveis às cheias, e requalificar as estruturas já existentes.

Até ao século XX realizaram-se estudos e projetos de melhoramento da navegabilidade do Tejo, mas isso não bastava “eram necessárias barragens, diques, em suma, grandes obras” (Gaspar,1970).

Para controlar o caudal do rio Tejo foram construídas a Barragem de Belver (1952) e a Barragem do Fratel (1973). A morfologia do rio alterou-se, o leito modificou-se, estabeleceram-se novos limites com as margens e povoações ribeirinhas. A construção destas infraestruturas potenciou o armazenamento de água, a produção de energia elétrica, bem como o controlo do caudal do rio minimizando o risco de cheias.

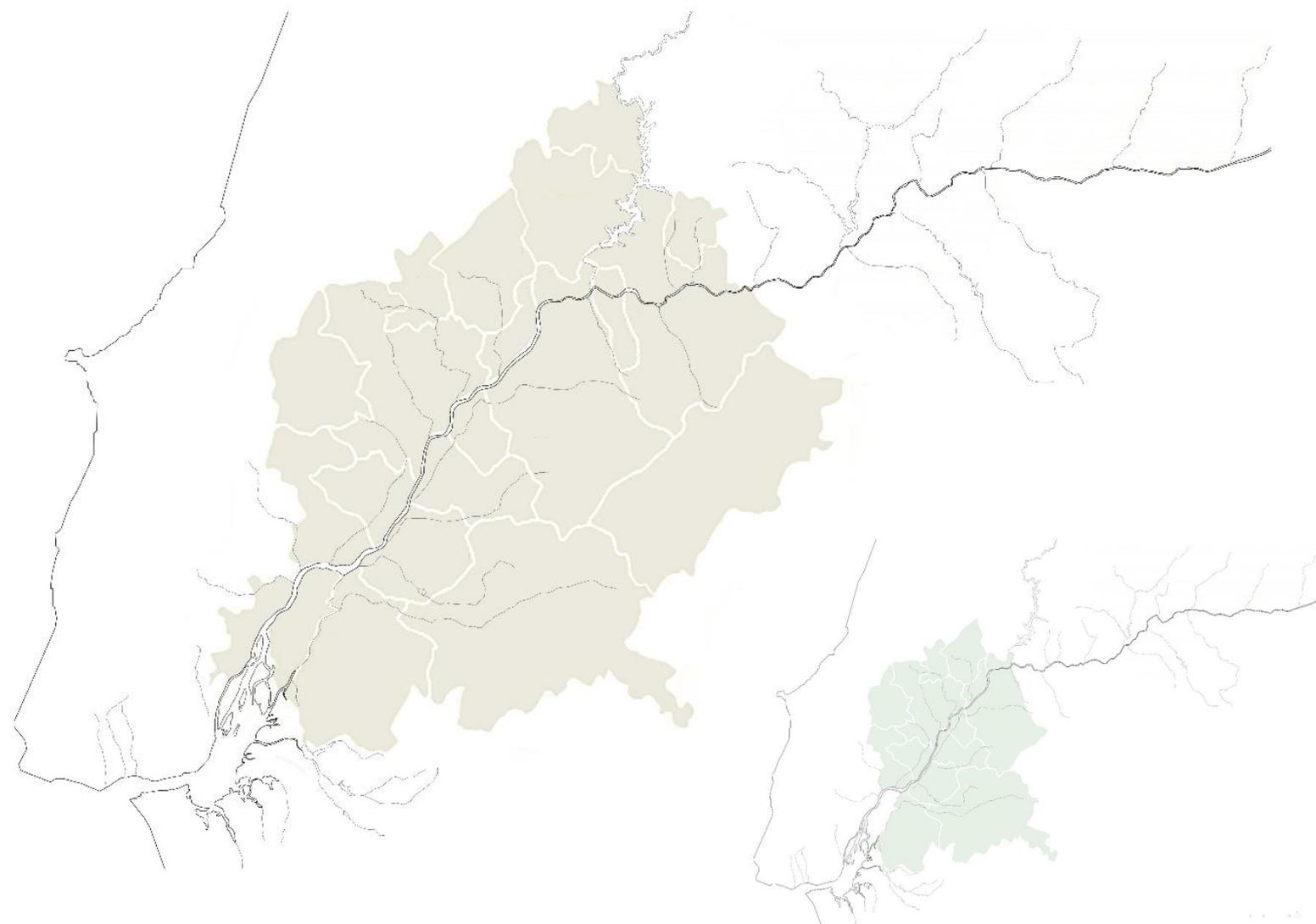


Figura 15 e 16
Planta do Rio Tejo e do Ribatejo; Planta do Rio Tejo e da Lezíria do Tejo

CAPÍTULO II

O RIBATEJO E A LEZÍRIA DO TEJO

Ribatejo: Abrantes, Alcanena, Almeirim, Alpiarça, Benavente, Cartaxo, Chamusca, Constância, Coruche, Entroncamento, Ferreira do Zêzere, Golegã, Rio Maior, Salvaterra de Magos, Santarém, Sardoal, Tomar, Torres novas, Vila Nova da Barquinha; Azambuja, Vila Franca de Xira; Alcoentre, Montijo; Ponte Sor.

Lezíria do Tejo: Almeirim, Alpiarça, Azambuja, Benavente, Cartaxo, Chamusca, Coruche, Golegã, Rio Maior, Salvaterra de Magos e Santarém.

Mouchões: ínsuas de origem aluvial - formam-se devido ao abrandamento da velocidade da água nos rios de planície, o que acontece no médio Tejo. Obrigando o rio a dividir-se em braços ou canais sinuosos, que impedem o rápido escoamento de água e a fácil navegação.

Pais: zona húmida - terrenos alagados e com água estagnada que acontece pela proximidade com nível freático ou pela proximidade do rio ou canais que pelo aumento do caudal inundam estas terras.

Goivas: erosão ou desagregação das margens provocada pela oscilação do rio em que os limites dos terrenos que o delimitam alteram-se constantemente.



Figura 17
Campos agrícolas de Azambuja e o Canal da Azambuja

ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO E MORFOLÓGICO

“O Ribatejo, região terciária e de concentração hidrográfica, é, geologicamente, a mais moderna de todas as regiões portuguesas. Vasta zona de sedimentação marinha e fluvial, a sua unidade e originalidade provém da natureza do solo aluvial.”

(Vasconcelos, 1970, p.5)

No final do seu curso, o Tejo exprime características únicas, diferentes das demais, desde Santarém até Vila Franca de Xira.

A lezíria do Tejo é o resultado de formações geológicas formadas por sedimentos depositados ao longo dos tempos pela corrente do rio, criando assim um solo aluvionar e consequentemente uma planície aluvionar rica em *grés, argila e calcáreo*, salitre e areia. É na planície aluvial que se encontram as *lezírias* (palavra de origem árabe, que significa terras que o rio arrasta e se depositam nas margens), os *mouchões* e os *pauis*.

“A fertilidade das planícies aluviais do Tejo foi encarecida desde a mais remota antiguidade. Foram, contudo, os escritores árabes que mais enalteceram a feracidade destes campos, sendo unânimes em afirmar que o trigo que neles se semeia está pronto a ceifar ao fim de 40 dias. Além disso, Almumite Alhimiri não hesita em comparar o Tejo ao Nilo”

(Beirante, p.774)

A natureza do solo, que é fértil, levou a que vários autores o comparassem com o Nilo, lembrando as cheias que fertilizavam aquelas terras. Mas as cheias do Tejo raramente foram entendidas como aspeto positivo, e por isso, desde cedo se têm realizado muitas obras de hidráulica para regularizar o seu curso. Na verdade, sem esse investimento não teria sido possível cultivar os terrenos depositados pela corrente.

São muitos os relatos da furacividade das águas do Tejo que de forma descontrolada alteravam constantemente o seu leito e causavam imensos estragos nos terrenos limítrofes.

“1344 – Santarém: ‘Jaz sobre o rryo de Teio perto d’onde se mete en no mar... Quando enche o Teio, saae pella terra chãa e cobre-a toda; e despoys que o rryo dece fazem suas sementeyras muy boas sorodeas: e tanto fica a terra en boa maneyra desposta, que chega o pam a segar com os primeyros. Em termo de Santarém há terra tam frutifera que no dia que semeam o pam ataa sete somanas o segam”

(Nuno Leão apud Vasconcelos, 1970, p. 7-8)

ENQUADRAMENTO HISTÓRICO

Antes das intervenções no Tejo, estima-se que no tempo dos romanos e árabes as águas das marés diariamente invadiam os campos marginais.

Dado o forte interesse económico na agricultura e navegação, cedo os monarcas manifestaram o seu interesse no desenvolvimento de projetos para a canalização do tejo e para a proteção e drenagem dos campos do Ribatejo.

Era necessário abrir novas valas; desentupir as valas existentes, tornando-as capazes de drenar as águas estagnadas; remover as areias que eram arrastadas pela corrente e proteger as margens das valas e do rio.

As obras mais ou menos rudimentares ajudaram a minimizar alguns estragos, como é o caso da Vala da Azambuja, da Vala Travessa, em Muge, da Vala de Alpiarça, e dos diques de Valada e de Tapada. No entanto, só com a construção das barragens se verificou um maior controlo do caudal do rio.

INTERESSE PELA AGRICULTURA

“Por isso, e de longa data também, se tem procurado regularizar o seu curso. Sem obras de hidráulica – rudimentares ou avançadas, consoante as épocas em que se realizaram-, não teria sido possível arrotear os magníficos terrenos aluviais depositados pela corrente. Tão antiga como a primeira seara, deve ser a obra que tentou disciplinar o curso do rio.”

(Vasconcelos, 1970, p1)

As Lezírias do Tejo surgem como importantes propriedades da Coroa desde o início da monarquia portuguesa. Por razões de defesa do território e povoamento, os primeiros reis concederam algumas destas terras aos concelhos e ordens militares: D. Afonso Henriques e Sancho I mandavam dividir anualmente a sua herdade de Valada aos pobres de Lisboa que não tinham terras para cultivar. O interesse dos reis prendia-se com a fertilidade daquelas terras, D. Dinis, o rei “lavrador” despendia avultadas somas na defesa destes campos contra as cheias e incentivava o cultivo das lezírias.

Não se sabe ao certo qual foi a primeira obra para prevenir as cheias e “disciplinar o curso do rio”, mas sabe-se que D. Dinis (1279-1325), em 1295 e 1304 mandara romper os pauis de Salvaterra de Magos, Muge e de Valada e construir o pinhal de Azambuja, evidenciado

o empenho relativamente às obras de hidráulica para a prática de agricultura.

E logo nos primeiros séculos, a defesa dos terrenos mais sujeitos a inundações mereceu atenção dos monarcas. Essa importância é-nos transmitida por exemplo pelos privilégios dados aos valadores e peritos no encanamento das águas, como é o caso dos reis D. Afonso IV (1325-1357), D. Pedro I (1357-1367), D. Fernando (1367-1383) e D. João I (1385-1433) que isentavam os valadores das lezírias da Coroa, e pela legislação como é o caso do Regimento dos Pauis e Lezírias de 24 de novembro de 1576 que servia para regular a exploração agrícola.

Só no século XVII se volta a falar nestas terras. Em 1654, D. João IV cria a Casa do Infantado em que foram transferidas muitas propriedades da Coroa para os infantas.

No entanto, apesar de cedo se ter manifestado o interesse, os vastos campos do Ribatejo eram na verdade, como descreve Francisco Câncio, constituídos por: “Matagais, extensões enormes de terreno inculto, coberto de caniços e de sarças”.

Luís Vasconcelos afirma que era natural o desinvestimento na agricultura, dado que numa época perturbada por guerras contínuas, os homens válidos

eram obrigados a usar mais a espada do que charrua. Todavia, as pequenas superfícies cultivadas deviam ter-se revelado logo muito produtivas.

À medida que as guerras esmorecem, intensifica-se a atividade agrícola. Alarga-se a conquista do solo arável destruindo progressivamente as matas e a vegetação que bravava naqueles campos.

Estas medidas, tornavam as cheias mais destruidoras dada a ação de contenção das terras e diminuição do impacto e erosão que as árvores e vegetação ribeirinha exerciam. Carlos Ribeiro e Nery Delgado evidenciam que foi a partir deste desbaste que se começaram a produzir grandes erosões nas margens do rio, tornando-se mais frequente as mudanças do seu leito.

Criou-se assim, uma ação de causalidade que deu azo a repercussões no controlo da impetuosidade do Tejo. A natureza pantanosa dos terrenos e os caprichos do rio interpunham-se ao esforço realizado pelos lavradores do Ribatejo. Assim, desde cedo foram feitas obras de defesa dos campos.

O mais antigo documento referente às lezírias do Tejo, data de 1744 e intitula-se “Decretos sobre a arrecadação da fábrica das Lezírias”. Este decreto visava repartir e regular a produção e a tributação destes campos

com o intuito de evitar prejuízos à Fazenda e aos lavradores.

No entanto, mais tarde por falta de regulamentos é relatada a má administração do rendimento do produto das fábricas das lezírias surgindo então o novo regimento das lezírias em 1765.

Com interesses para a economia, a 26 de outubro 1765, Marques de Pombal ordenou o arranque da vinha em certas regiões para a plantação de cereais. E que em todos os terrenos que não servissem para plantar cereais fossem plantadas espécies resistentes às cheias e que diminuíssem o impacto das próprias águas nos terrenos do Ribatejo.

Em 1769 deu-se uma grande inundação e a Junta das Fábricas das Lezírias expôs ao governo a situação urgente de se melhorar aqueles campos.

Todas as conjunturas de incidentes sucessivos motivaram a realização de um plano de ação maior: as célebres Obras do Ribatejo realizadas no reinado de D. Maria I (1777-1816).

AS OBRAS DO RIBATEJO

“uniam-se as tempestades às inundações, ajudadas na obra destruidora pelos mouchões e pela desarborização. Pelas aberturas dos diques desmoronados entravam as águas revoltas das cheias e as vagas salgadiças das marés; às alvercas, sucediam-se as goivas e os assoreamentos. Daí, provinha que muitas terras estavam recobertas pelas areias do Tejo, e outras alagadas, não vazando a tempo de se poderem semear.”

(Vasconcelos, 1970, p.31)

Não deve ter sido por mero descuido que se chegava a este ponto, dado que a Coroa tinha grandes interesses relativamente a estes terrenos, tratava-se sim da dificuldade em domar o Tejo e de falta de poder administrativo das lezírias.

O interesse pela agricultura - as secas, as tempestades, as inundações - no reinado de D. Maria I manifestou-se não só a nível prático como no campo científico. Sendo a agricultura a atividade que ocupava maior parte da população, o rendimento não era suficiente para as necessidades do país. A maior parte da população dedicava-se à agricultura, mas nem por isso a produtividade bastava para as necessidades do país, a produção de cereais estava longe de satisfazer o consumo. As técnicas de cultura eram rudimentares, e

eram muitos os terrenos incultos e desaproveitados. Depois que Pombal mandou arrancar as vinhas e semear trigo, os cereais constituíam a maior riqueza agrícola do país. (Vasconcelos, p. 27). Ainda assim, as avultadas importações de cereais eram dispendiosas e desfavoráveis à economia. Pelas considerações do conde de Valadares, Inspetor Geral do Terreiro Publico de Lisboa, eram enormes as quantidades de cereais importados anualmente. Este, tentou então restringir aos estrangeiros a liberdade de vender e ampliar a venda dos produtos nacionais. Mas estas perspectivas otimistas não se mantiveram por muito tempo. As tempestades e grandes inundações de 1786 e 1788 devem ter contribuído para a destruição e diminuição dos cereais produzidos em Portugal, afetando de novo a economia nacional.

Assim, face às condições desfavoráveis à economia do País, o conde de Valadares evidencia a extrema urgência em realizar obras de maior vulto para a prevenção e desenvolvimento da agricultura nacional. É neste contexto, pelo forte interesse económico pela agricultura que se sentem as influências da teoria de Quesnay (1694-1774) e das ideias fisiocráticas tão bem acolhidas pela Academia das Ciências. Foi então que no reinado de D. Maria I se demonstrou interesse pelo fomento agrícola, e que deu origem às Obras do Ribatejo,

realizadas entre 1782 e 1792: estas faziam parte de um projeto ambicioso para melhorar a agricultura nacional, tendo-se começado na estremadura, lezírias e paus.

A iniciativa começou nos campos do Ribatejo, não somente por serem férteis, como por estarem próximos da capital, e por pertencerem a altas personalidades e instituições, nomeadamente a Coroa.

Logo no primeiro ano do seu reinado, em 1777, D. Maria I mandara fazer uma vistoria às tapadas de Valada, e averiguar quais as obras indispensáveis à conservação daqueles campos. Tendo sido incumbido ao coronel Guilherme Elsdén. Mas só a partir de 1781 se iniciam finalmente novas diligências que ficaram ao encargo do Marquês de Angeja e do Conde de Valadares.

Durante o período de D. Maria I (1777 – 1816) e segundo Luís W. de Vasconcelos, por aviso de da Secretaria de Estado dos Negócios de 1781, assinada pelo seu secretário José de Seabra da Silva, é recomendado ao conde de Valadares a consulta às autoridades locais e a especialistas entendidos em métodos e técnicas, para as obras de proteção contra as cheias e valorização económica dos campos do Ribatejo.

“Decidiu-se finalmente o Governo, e, a 1 de Junho de 1782, assinou a Rainha o Decreto que autorizava as Obras do Ribatejo. (...) Foi confiada a D. José Luis de Meneses e Abranches Castelo Branco, 6º conde de Valadares, a orientação superior desta iniciativa. E com o cargo de superintendente das Obras do Ribatejo, foi designado o dr. Rodrigo António de Melo e Ataíde, corregedor de Santarém.”

(Vasconcelos, 1970, p. 34)

As Obras do Ribatejo decorreram entre 1782 e 1792, fez-se enxugar e romper paus, arrotear mouchões, fizeram-se novas tapadas e abriram-se valas que pelo descuido estavam entulhadas. No entanto, estas obras não tiveram projeção relevante. São poucas as alusões aos trabalhos dirigidos pelo conde de Valadares.

Entre 1792 e 1852, não se voltaram a realizar obras de melhoramentos de grande vulto, exceto alguns reparos urgentes ou de interesse privado, como é o caso da Companhia dos Canais de Azambuja.

Após as invasões francesas, o estado da agricultura era deplorável. Desde 1813, a Coroa estava

interessada em vender as terras das lezírias do Tejo e Sado para se livrar do abandono que se verificou. A 18 de julho de 1834 é decretada a venda dos bens nacionais, que punha em hasta pública os bens da Coroa, da Patriarcal, da Casa das Rainhas e do Infantado. É neste momento que surge a Companhia das Lezírias, que compra alguns dos terrenos.

A COMPANHIA DAS LEZIRIAS

A maior companhia agrícola portuguesa, atualmente com capitais exclusivamente públicos, nasceu em 1836, então como Companhia das Lezírias do Tejo e Sado. Foi constituída por um grupo de empresários e proprietários da época com o objetivo de adquirir, em hasta pública, extensas propriedades das casas do Infantado, das Rainhas, da Patriarcal e da Coroa, que a rainha D. Maria II resolveu alienar para tentar equilibrar as finanças públicas. A empresa comprou, então, 48 mil hectares por 2 mil contos de réis.

A sua estrutura acionista dispersou-se bastante durante a primeira metade do século XX, quando extensas áreas da companhia foram progressivamente vendidas para melhorar o seu desempenho. Já a 13 de novembro de 1975, a empresa foi nacionalizada e evoluiu posteriormente para sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos.

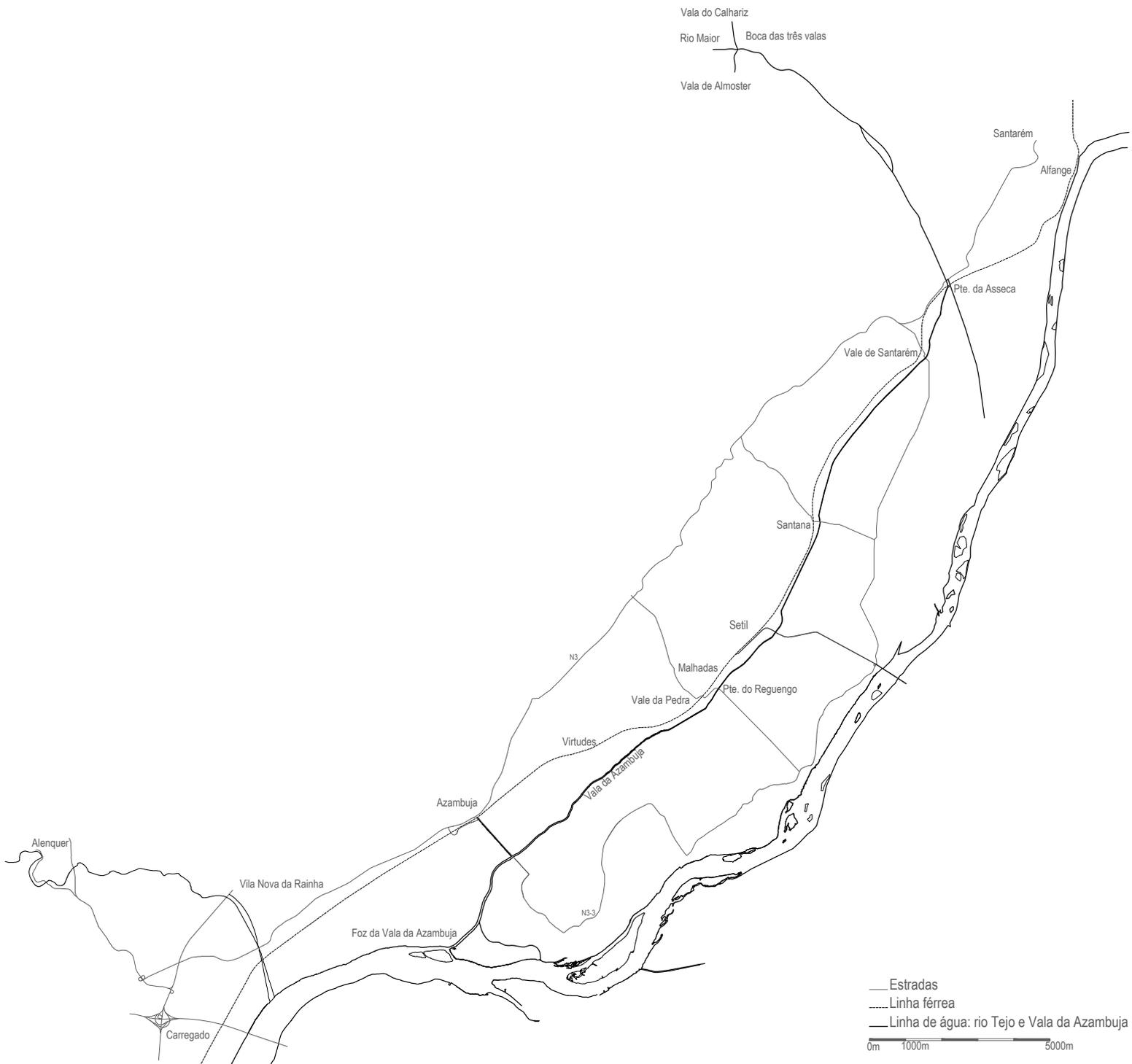


Figura 18
Planta da Vale da Azambuja

CAPÍTULO III

CANAL DA AZAMBUJA

Valla da Azambuja, Vala d'Azambuja, Vala da Azambuja



Figura 19
Canal da Azambuja

ENQUADRAMENTO GEOGRÁFICO

“(...) acha-se situada em boa planície, tem por parte a Nascente, e de Sul vista muito aprazível de um dilatado campo e da navegação de muitas valas continuamente, por um braço do formoso Tejo, que entra pelo meio do referido campo que se estende por mais de três léguas.”

(Memórias Paroquiais de Azambuja, 1758)

O Canal de Azambuja começa a jusante na ponte da Asseca, no final da vala da Asseca ou rio Maior, onde a 9 km desse local, denominado de Boca das três valas, confluem as valas de Almoester, rio Maior e a vala do Calhariz; e desagua no Tejo, a baixo de Azambuja, num percurso de quase vinte e cinco quilómetros.

ENQUADRAMENTO HISTÓRICO

“os terrenos que constituem o Vale do Médio Tejo, devido às suas características morfológicas, facilmente se tornam alagadiços e pantanosos. Baixos e planos, sem declive acentuado, desde tempos muito antigos se sentiu a necessidade de intentar o enxugo destes campos, quer construindo condutas artificiais, quer aproveitando os cursos já existentes”.

(Vasconcelos, 1970)

Não se sabe a data exata em que se mandou traçar esta vala, no entanto, sabe-se que desde muito cedo se demonstrou interesse por esta zona do país e se fizeram obras mais ou menos avançadas com o intuito de melhorar o comércio, a agricultura e a navegação.

Dizem ter sido mandada construir no século XVIII. José Hermano Saraiva, numa reportagem realizada em Azambuja, no ano de 2000, afirma que o rei D. João V terá feito trabalhos na Vala da Azambuja, e que Marquês de Pombal tentara fazer da vala uma importante estrada comercial. Contudo, não foi encontrado nenhum documento que confirma esta tese. No entanto, a ser verdade, numa época em que se eleva o espírito iluminista esta terá sido uma obra em que o raciocínio e conhecimento científico é posto em prática.

“Na margem direita do Tejo, é esta vala a obra de drenagem mais importante feita pela mão do homem.”

(Vasconcelos, 1970, p. 92-93)

Carlos Ribeiro e Nery Delgado, dois especialistas em geologia dizem-nos que sem canais aos lados do Tejo, outras obras não resolvem o problema da melhoria da cultura dos campos, da salubridade pública e da navegação do rio, por isso se mandaram construir várias valas que serviam para a drenagem e o enxugo dos campos, dentre elas a Vala da Azambuja aberta com os propósitos de canalização das águas e posteriormente redesenhada para a sua navegabilidade.

O REDESENHO DO CANAL DA AZAMBUJA

SÉCULO XVIII

“Em 1781, deplorava Marcelino José da Costa que, sendo esta vala um importante desaguardo dos campos, fosse, ao mesmo tempo, um vergonhoso padrão de descuido e desmazelo dos homens. Para avaliar o mísero estado em que se achava, bastaria dizer que se perdera a memória de quando houvesse sido limpa.

Prosseguindo, elucida que, ao chegar ao Tejo, onde desaguava no sítio chamado a Boca do Rio, tomava a dita vala a figura mais retorcida, sem aquela direitura que naturalmente lhe teriam dado em seu risco primitivo. Atribuindo estas distorções à negligente falta de limpeza, admira-se que, assim mesmo, ela ainda apresentasse troços com mais de cinquenta palmos (11 metros)”

(Vasconcelos, 1970, p. 93)

Era nítida a necessidade de implementar obras e regras para o correto escoamento das águas. Em 1781, chegou-se então à conclusão que era necessário desenvolver uma estratégia de intervenção nos campos do Ribatejo, nomeadamente com as Obras do Ribatejo. Para isso, em relação a

Azambuja, era necessário proceder à requalificação dos dois canais paralelos ao rio Tejo – nomeadamente a Vala de Azambuja, já aberta desde tempos imemorráveis, e que não satisfazia as funções esperadas.

Em relação aos campos da Azambuja, tanto o Rio como a Vala inundavam os mesmos terrenos, portanto as obras deviam simultaneamente intervir na tapada de Valada e na Vala: alargando-a e aprofundando-a. (Luís Vasconcelos, 1970, p. 94)

Assim aconteceu, mas nos primeiros tempos, em escala reduzida por falta de valadores. Lutaram quase sempre por escassez de braços, até porque os operários preferiam trabalhar na tapada, onde o solo não era tão duro como o das margens da Vala.

Mas mal se tinha iniciado a obra, propôs o corregedor de Santarém ao conde de Valadares, em carta de 10 de setembro, a alteração do percurso da Vala, desde o lugar das Virtudes até ao Tejo. A partir de Virtudes, o seu traçado apresentava dois graves inconvenientes: primeiro, a grande sinuosidade do leito; segundo, a inadequada situação da foz – a que chamavam Boca do Rio – em frente da qual se

formara um monte de areia que, impedindo o seu expedito curso, fazia retroceder as águas.

A ideia para o redesenho da parte final da Vala da Azambuja mereceu maior interesse, e logo foi aprovada por Aviso de 9 de outubro de 1782. Encurtando caminho pela Corte dos Cavalos, leziria pertencente à Cúria Patriarcal, seguiria a direito até desaguar no Tejo cerca de dois quilómetros e meio a jusante da antiga foz.

O Almojarifado de Azambuja, através do seu almojarife, Joaquim José de Abreu, ficou responsável pela direção das obras na Tapada da Casa Branca, na Tapada dos Juncais e nas margens da Vala.

Através destas conclusões e observações desenvolveu-se um plano global de fomento, intervenção e desenvolvimento com quatro frentes distintas, tendo em conta que o sucesso de um dependia de outros: a demolição dos mouchões existentes a cima de Porto de Muge; o conserto dos rombos no dique de Valada; o aprofundamento e alargamento da Vala da Azambuja, com retificação de alguns troços; e a reparação das pontes que atravessam a mesma vala.

Tiveram em mente pôr em prática este plano o mais rapidamente possível, mas apesar da insistência do Conde de Valadares, passaram os meses,

passaram as chuvas e foi-se adiando aquela obra, dado que o Dr. Melo e Ataíde achava mais conveniente adiantar primeiro a limpeza e aprofundamento da “Velha Vala”, levando a sua avante.

Em janeiro de 1783 o Conde de Valadares presta contas à soberana dizendo que estavam concluídas as obras em Porto de Muge e Abegoaria. Contudo, a 1 de outubro desse mesmo ano, o Dr. Melo e Ataíde, como superintendente das obras, lamenta-se dos atrasos das obras na Vala da Azambuja, por falta de pessoal.

A partir de fevereiro de 1783 não se volta a falar no caso da Vala da Azambuja até janeiro do ano seguinte. Só em junho de 1784, o inspetor-geral determina que se proceda àquele trabalho.

Em outubro de 1783, dizia Melo e Ataíde que as obras abrangiam a extensão de três léguas. No entanto, em representação de 17 de junho de 1784, referia o Conde de Valadares que se encontrara e alargara a grande vala da Azambuja na distância das mesmas três léguas.

Até 1785 não apareciam quaisquer referências de despesas nos autos referentes a um novo eventual traçado, mas concertos na sua trajetória existente, conforme nos diz Luís W. de Vasconcelos, para os

quais aponta três motivos: a falta de mão-de-obra, a falta de empreiteiros ou arrematante da obra e a inexistência de um plano do novo percurso.

Pelo registo das despesas, vê-se que os melhoramentos da Vala de Azambuja ficaram praticamente concluídos entre 1784/1786. Com efeito, até ao fim deste último ano, tinham custado 40.721\$288 rs. Em 1787, gastaram-se apenas mais 371\$810 rs. E, durante o ano seguinte, nem mais um real. Porém no mapa das receitas e despesas correspondente aos anos de 1789/1790, aparecem mais 316\$970 rs. despendidos nesta obra. Nestes números não está incluído o custo da abertura do novo troço final.

Em representação de 25 de janeiro de 1788, o Conde de Valadares (1742-1792), dá notícia do prosseguimento daquele trabalho e construção simultânea do seu respetivo valadão.

Em 1792 o governo é entregue a D- João VI que assegurou a direção dos negócios públicos por doença da rainha. O reinado de D. João VI ocorre numa altura de profundos conflitos e mudanças à escala nacional e mundial: desde a Revolução Francesa, guerra europeia, Bloqueio Continental, Rossilhão, Invasões Francesas, fuga da corte para o

Brasil (onde permaneceu 14 anos) Revolução Liberal e Independência do Brasil.

Só a 23 de abril de 1793 foram suspensas as obras que tinham sido confiadas ao conde de Valadares. Assim, de uma maneira geral, não se finalizou nem alterou significativamente o restante traçado da vala.

SÉCULO XIX

As invasões francesas deixaram o país num estado deplorável, completamente devastado e arruinado tanto fisicamente como economicamente tendo em conta que as atividades económicas ficaram praticamente paralisadas durante a invasão. Só após a revolução liberal se voltou a repensar nas obras públicas.

É neste contexto, e já no reinado de D. Maria II que se volta a falar na Vala da Azambuja, em que as informações mais antigas neste seculo datam de 1835.

Encontramos duas folhas onde estão compilados os breves resumos relativos às obras nesse mesmo ano. Destas, destacam-se o Ofício do



Figura 20
Junção das plantas de Sousa Pegado para o redesenho do Canal da Azambuja

projeto da Estremadura informando em 12 de março de 1835 um requerimento sobre um empréstimo de 40 contos para a limpeza da Vala da Azambuja. Nesse mesmo mês, temos conhecimento da existência de um mapa das obras em andamento no dia 21 de março de 1835, em que das duas plantas, uma era relativa a Azambuja. Nesse mesmo ano, a 6 de outubro, o governador civil de Santarém logo que tomou conta tratara de dar execução às obras de destorcimento e limpeza da Vala d'Azambuja. Querendo principiar por convocar uma reunião com as pessoas mais influentes do distrito e as próprias Camaras Municipais. A 9 de outubro terá tido lugar no Cartaxo a reunião das Camaras Municipais de Santarém, Cartaxo, Azambuja e Azambujeira, bem como os proprietários e lavradores interessados nesta obra. Pelo vivo interesse, foi posteriormente pedido ao Governo que lhes concedesse os engenheiros precisos para o levantamento da planta da vala desde a sua origem até à sua foz. (ver anexo 3) A 11 de outubro de 1835 é indicado o auto da reunião dos lavradores e proprietários confinantes à Vala de Azambuja para combinarem os meios da sua abertura. Mais tarde no Ofício da Secretaria do Estado de 21 de outubro de 1835 fala-se sobre a necessidade

de um oficial engenheiro para ser empregado nos trabalhos da dita obra.

Era notável o interesse no desenvolvimento deste projeto, tanto que Nunes da Borda envia uma memória para motivar o esboço do projeto de diferentes obras para o Canal da Azambuja a Rio Maior por Francisco de Paula Sousa Pegado 2º tenente engenheiro em 29 de maio de 1836. (ver anexo 4)

Ficamos a saber pelo Decreto de 25 de outubro de 1836 que a obra na *Valla denominada da Azambuja*, foi começada em 1822 prometendo melhorar o Comércio interno e a Agricultura do Reino. Nesse decreto era autorizado as Camaras Municipais dos Concelhos de Santarém, do Cartaxo, e da Azambuja, e as demais que quisessem participar dos mencionados beneficios, a contrairem um emprestimo até à quantia de duzentos contos de reis, para a conclusão da obra.

Assim, sabemos que as obras da Azambuja foram começadas em 1822, no entanto, o projeto de canalização da *Valla d'Azambuja*, com a respetiva planta foi realizada pelo Engenheiro Francisco Sousa Pegado em agosto de 1836. (ver anexo 5) Neste intervalo de tempo não se tem conhecimento dos encarregados pelo início das obras em 1822 tendo em

conta que as únicas notícias encontradas relativamente à Vala no século XIX datam de 1835. Contudo, sabemos que este terá começado a trabalhar pelo menos desde março de 1836, tendo em conta que a 10 junho de 1837 foi presente a Sua Majestade o Ofício com que o Conselheiro Inspetor das Obras Publicas da divisão do centro, Luís da Silva Mourinho d'Albuquerque, dirigiu o requerimento do tenente de engenheiros Francisco de Paula Sousa Pegado, em que este último pedia para ser pago pelas gratificações e forragens vencidas na comissão da Valla da Azambuja, e que deviam de março a junho de 1836. (ver anexo 6) O que nos sugere que as obras realizadas no século anterior não terão sido terminadas.

A 14 de Março de 1838, ficou estabelecido na discussão do Orçamento do Ministério dos Negócios do Reino, suprimir a verba para a Canalização do Tejo, por entenderem que semelhante obra devia ser feita por empresa, abrindo o Governo concurso no espaço de seis meses. Na mesma ocasião e por indicação do Deputado António Cabral de Sá Nogueira, resolviam igualmente as Cortes que fosse também posta a concurso a obra de abertura das Vallas de Alpiarça e da Azambuja há muito projetadas. (ver anexo 7)

Os trabalhos para a canalização das Vallas da Azambuja e d'Alpiarça foram mandados fazer de novo em 1838. Consta que foram encarregados deles os engenheiros José Carlos de Figueiredo (1774? - 1843) e Francisco Pedro de Arbués Moreira (1777-1843) (ver anexo 8) que terão projetado sobre a planta realizada pelo Eng.º Sousa Pegado em 1836, a nova direção do canal.

Mais tarde mandava a Rainha pela Secretaria do Estado que as valas fossem navegáveis por todos os barcos de maior porte que navegavam no Tejo até Valada pedindo saber quais eram as obras que podiam e deviam fazer e o seu custo nas duas valas: Alpiarça e Azambuja. Devendo analisar com todo o cuidado:

1º Até que ponto cada uma das valas a partir da sua desembocadura se poderia tornar navegável e qual a porção delas que já tinham a profundidade necessária para a navegação dos barcos mencionados.

2º Quais eram as águas que as alimentam e se eram suficientes para a sua navegação em todas as estações do ano.

3º Se era possível fazer comunicar com o Tejo a Vala da Azambuja junto a Santarém e a d'Alpiarça junto da Chamusca, quais as construções

que se deviam fazer e qual seria o aumento da despesa com a abertura de cada uma destas comunicações.

4º Quais eram os lugares em que seria necessário mudar a direção das valas e em que pontos, e qual era a extensão total do canal que seria preciso abrir de novo.

5º Se era conveniente e praticável a grande despesa de unir a Vala d'Alpiarça com a de Escaroupim e fechar a sua atual comunicação com o tejo.

6º Até que ponto era praticável a abertura de um canal na direção de Rio Maior e qual seria a despesa que se faria com esta obra.

Pedindo ao Exmo. Eng.º que remetesse à Secretaria de Estado os projetos das novas alterações e as plantas das duas valas acompanhadas do orçamento dado para o total que se teria de fazer com cada uma delas e que desse atenção aos trabalhos na Vala da Azambuja pelo reconhecimento entre Valada e Azambuja compreendida entre a sua desembocadura no Tejo e a ponte d'Asseca e que logo que tivesse concluído esta parte do trabalho remesse à Secretaria do Estado o projeto das obras que deviam fazer com os respetivos desenhos e orçamento da despesa. (ver anexo 9)

Um ano mais tarde, a 6 de março de 1839, os comissários do Governo das obras da estrada de Lisboa, dão conta que a maior parte dos trabalhos mencionados se achavam feitos, no entanto em relação à *Valla da Azambuja*, os papéis tinham sido remetidos para as Cortes Constituintes e achavam estar no poder de Sá Nogueira, deputado que fora daquelas Cortes. Neste mesmo documento reforçam a ideia de que nenhuma dúvida podia haver em mandar proceder ao resto dos trabalhos. Ou se não se quisesse continuar, sugeriam que se devia poder aproveitar os trabalhos já feitos ou pelo Inspetor das Obras Públicas ou pelos dois Comissários da nova estrada de Lisboa ao Porto que tinham boas gratificações com pouco trabalho. (ver anexo 10) Para o desenvolvimento das ideias, planos e orçamentos das Obras nas Valas do Ribatejo, a que se mandou proceder por Portaria do Ministério do Reino a 6 de

Planta do Canal d'Arambuja



Surtoso

Chavões

Ponte de Ponteanna

Malpique

Ligeia

Serra de Valtado

Marchão de Capella Secca

Ponte de Muge

Serra de Valtado II

Vallada

Ligeia

Bomfim

Muge

Correção

março de 1839, precisava-se de materiais e praças do Arsenal do Exército e do Batalhão de Sapadores. (ver anexo 11)

A 13 de março de 1839 os coronéis José Carlos de Figueiredo (1774?-1843) e Francisco Pedro de Arbués Moreira (1777-1843), Comissários do Governo na fiscalização do contrato da nova estrada de Lisboa ao Porto, em consequência da Portaria de 6 do corrente tinham conjuntamente outros e complicados trabalhos a exercer nas *Vallas da Azambuja e d'Alpiarça*, pediam a colaboração de um ajudante das Comissões sugerindo o Alferes de Infantaria na 3ª seção do exercito Ignacio Carlos de Figueiredo, requisitando o Ministério do Reino ao da Guerra este Oficial, que tinha adquirido conhecimento com o seu pai, o Coronel Figueiredo, e que exerceu trabalhos geodésicos para a triangulação da Carta do Reino e para uma Carta topográfica Militar. (ver anexo 12) A resposta ao ofício de 13 de março de 1839, datada de 22 de março de 1839, pelo Conde do Bom fim, em que estabelece para mandarem fornecer aos Coronéis Francisco Pedro d'Arbués Moreira e José Carlos de Figueiredo os objetos constados da relação que acompanhou o mencionado ofício de V. Ex.^a para os trabalhos relativos à canalização das *Vallas*

d'Azambuja e Alpiarça de que os mesmos Coronéis se acham encarregados. (ver anexo 13)

Em resposta ao Ofício de 11 de maio de 1839 em que a rainha mandava saber se os Cabos e Soldados do Batalhão de Sapadores que se achavam às ordens dos Coronéis encarregados de levantar as plantas e criarem o orçamento das Obras para a navegação das *Vallas d'Azambuja e Alpiarça* eram gratificados, é respondido que os praças tinham direito a gratificação de 120 reis nos dias em que trabalhavam. (ver anexo 14)

A 18 de maio de 1839 foram enviados os desenhos, a memória e o orçamento relativos *Valla d'Azambuja* para a realização de obras tendentes à navegação da mesma vala. (ver anexo 15)

MEMÓRIA (ver anexo 16)

Os Coronéis Engenheiros, fizeram o reconhecimento das duas valas: *d'Azambuja e Alpiarça* para a sua navegação. Em relação a *azambuja* transmitem que:

- A *Valla d'Azambuja* já tinha sido navegável por barcos do porte dos que navegavam até *Vallada*;
- A sua foz achava-se obstruída por areia, impedindo que os barcos pudessem entrar na vala;
- A navegação desta *Valla* trazia inúmeras vantagens comerciais e à agricultura no país.

- O estado da foz, a sua difícil entrada impedia o fácil escoamento das águas, que em tempos de cheias deixava por muitos dias os campos inundados causando graves e enormes prejuízos.

Para solucionar este problema, José Carlos de Figueiredo e Pedro Arbués Moreira propuseram um novo ramal, a necessidade da limpeza das margens desta vala até onde era navegável (até à ponte da Asseca) e a abertura de um canal na direção de Rio Maior.

ORÇAMENTO (ver anexo 17)

O Orçamento da obra para tornar navegável a Valla d'Azambuja contempla o projeto de uma nova vala, tomando a mesma direção do grande ramal da Antiga, encurtando a distância e evitando as muitas voltas para se chegar à antiga desembocadura.

Foram estipuladas várias partes:

- A primeira parte consistia na escavação de 427 braços (939,4 metros) em linha reta, e de largura de 15 braças na boca (33 metros) e 7 ½ no fundo e 2 de altura (4,4 metros);

- A segunda parte a um travão para desviar a corrente e encaminhá-la para a direção projetada;

- A terceira parte a limpeza das bordas da Valla, que corriam para o centro e não só diminuam

a largura da mesma Valla como estagnavam as águas por entre os caniços e outros obstáculos.

É neste orçamento que são indicadas as quantidades e despesas dos materiais nas três partes da obra e os detalhes para a expropriação da terra onde se devia abrir a nova Valla. A importância geral da obra era de 27:988\$865 reis (não entrando no orçamento os vencimentos do mestre e empregados, assim como os custos de ferramentas e mais utensílios). (ver anexo 17)

Na Carta de Lei de 30 julho de 1839, a Rainha Manda executar o Decreto das *Cortes Geraes*, que autoriza as Camaras Municipais de Santarém, Cartaxo e Azambuja para conjuntamente contraírem um empréstimo até à quantia de duzentos contos de reis, a fim de se levar a efeito a disposição do Decreto de 25 de outubro de 1836, relativamente as obras necessárias para a limpeza e abertura da *valla denominada d'Azambuja*.

Nesta carta é indicado os procedimentos para a sua navegação, nomeadamente a tabela do imposto que deviam pagar na entrada na Valla:

A 18 de setembro de 1839 eram enviados os papeis, ao Conde de Telheiras, relativos ao destorcimento e limpeza da Valla da Azambuja que

serviram de base à lei ultimamente promulgada sobre esta interessante obra. (ver anexo 18)

A 21 de julho de 1841, o Administrador Geral de Santarém dava conta que os papeis relativos à obra de limpeza e abertura da Valla denominada d'Azambuja foram remetidos na data de 23 de novembro de 1839 à Administração Geral do Distrito de Lisboa que a esta data ainda não os tinha restituído. porem impunha que nenhuma execução teve ainda a lei de 30 de julho de 1839, que autorizava as Camaras Municipais de Santarém, Cartaxo e Azambuja a contraírem um empréstimo de duzentos contos de reis para a obra de melhoramento da dita Valla. (ver anexo 19)

Em 1843 José Bento de Sousa Fava dava conta que faltava a planta com o projeto do Tenente Engenheiro Francisco de Paula de Sousa Pegado, sobre o melhoramento do Canal d'Azambuja nos

papeis que lhe tinham enviado nesse mesmo ano. Pedia que se fosse possível que aparecesse tal planta por ter conhecimento de que era um trabalho muito bem feito. (ver anexo 20)

Na continuidade deste assunto, era respondido ao Barão de Telheiras, a 17 de agosto de 1843, que se afirma que os papeis respetivos à *Valla d'Azambuja* tinham sido restituídos tais quais vieram, e por consequência a planta não podia ser desviada dos mesmos papeis, deduzindo-se que se ela não foi é porque não veio com eles. Julgando-se que esta planta fosse a mesma que já em 1840 se não achava junto aos papeis e que a ter vindo da primeira vez com os mesmos papeis, ficara em poder de algum dos membros da Comissão d'Administração Pública, que a não restituuiu. (ver anexo 21)

COMPANHIA DOS CANAIS DE AZAMBUJA

A rede de canais da Azambuja foi construída, reparada e administrada por uma empresa: a Companhia dos Canais de Azambuja. Através de um despacho de Estado datado de 30 de julho de 1839 (ver anexo 22) e de outro de 1 de maio de 1843 (ver anexo 23) ficou diligenciado que a Vala se tornasse navegável em todas as estações do ano, desde a Foz do Canal, até à Ponte da Asseca, com uma carreira diária para passageiros, utilizando barcos a vapor ou puxados por bestas.

Em 1843, D. Maria, Rainha de Portugal e dos Algarves, estabelece a Lei a empregar no caso *da Valla de Azambuja*, autorizando o Governo a contratar com alguma Companhia ou individuo a construção das obras necessárias para tornar navegável a *Valla da Azambuja* em todas as estações do ano, em que estabelecia:

- Contratar com a empresa a navegação do Canal ou *Valla*, de barcos movidos a vapor, de barcos de carreira para transporte de passageiros, e de barcos que atravessassem o canal;

- Conceder á empresa a faculdade de construir cais nas margens do canal, e pontes sobre ele; contando que nos primeiros não se pagassem direitos maiores do que se pagavam nos *canaes* da

Companhia de Navegação por Vapor no Tejo e Sado, e nas segundas se não pagasse mais do que se pagava na ponte do Reguengo sobre o mesmo canal.

- O contrato e concessões não podiam ter duração superior a quarenta anos contados desde a celebração do contrato.

- O Governo permitia gratuitamente cortar, ou fazer cortar nos pinhais nacionais mais próximos todas as madeiras necessárias.

- A empresa podia dispor para regas, das águas do canal que não fossem necessárias para a navegação.

- Era permitido à empresa a livre aquisição de uma draga e barcos respetivos, e de quaisquer máquinas, ou aparelhos necessários para a execução das obras, e limpeza do canal, bem como de barcos para a navegação dele com os seus aparelhos respetivos.

A 30 de novembro de 1844, Dona Maria, confirma o contrato com o *Marquez do Fayal* para a *canalização lateral do tejo, desde Onias até Azambuja, (ver anexo 24) e mais obras e serviços designados no contrato* de 23 de março de 1839. A Companhia obrigava-se a inúmeras condições dentre elas:

- A canalizar em benefício da navegação e melhoramento agrícola e sanitário dos campos adjacentes, o sistema de águas que afluíam ao Tejo por meio da atual Vala denominada de Azambuja.

- À abertura de uma nova foz para o desaguio do canal no Tejo e de outra a montante próximo da Ponte da Asseca.

- Tornar a Vala navegável em todas as estações do ano, exceto quando estivesse coberta pelas grandes cheias do Tejo, fazendo a Companhia todas as obras de reparo.

- A construção de comportas e represas necessárias.

- Praticar caminhos de sirga nas margens do canal para o sirgadoiro de todos os barcos que navegassem no canal.

- Conservar, melhorar ou construir o necessário para o cómodo serviço

- Aprontar bebedouros para os gados, melhorando os que existiam junto das pontes.

- Adquirir à sua custa os terrenos de que precisar para as suas obras, e que lhe não forem cedidos pelo Estado por não pertencerem a este, sendo auxiliado pelo Governo quando for preciso recorrer a expropriações judiciais.

- A reparação e substituição das porções das pontes existentes sobre o canal, que forem destruídas ou danificadas pelas suas obras.

- Compete a Companhia estabelecer desde a foz a jusante até á foz a montante, ida e volta, uma carreira diária para passageiros efetuada em barcos cobertos movidos a vapor, ou sirgados por bestas.

- Derivar do Tejo a água necessária para alimentar o sistema de canais supramencionado: aproveitar para o mesmo fim as águas das marés, e encanar quaisquer outras, limpar, profundar, e alargar quaisquer valas, esteiros, ou ribeiros que comuniquem com os canais, ou que embarcem a construção ou uso das obras que a Companhia é obrigada a fazer.

Para compensar as despesas que a Companhia teve de fazer para a canalização e mais obrigações são outorgadas à Companhia as seguintes concessões, fruições e vantagens:

- A Companhia possuía por espaço de quarenta anos a propriedade da Valla da Azambuja, as suas margens e águas, desde a nova foz a jusante até a confluência das três valas; e a propriedade de quaisquer esteiros e valas pertencentes ao Estado, que comuniquem com os canais da Companhia.

- Os direitos de navegação e transporte nos canais supra descritos conforme a tabela A que faz parte deste contrato.

- Pertencia exclusivamente à Companhia a navegação por vapor em toda a extensão dos seus canais e barcos de carreira para transporte de passageiros

- Os proprietários dos terrenos contíguos às margens dos canais da Companhia só podiam estabelecer bateis seus para atravessar em seu próprio serviço nos referidos canais, sujeitando-se aos regulamentos da Companhia.

- Não podiam navegar nos canais da Companhia sem expressa permissão desta, desde a foz a jusante até Cabo de Guião, embarcações que demandem com carga inteira mais de sete palmos e meio de água, ou que tenham dimensões superiores as das Fragatas de sessenta moios que atualmente penetram na Valla da Azambuja e barcos que não sejam de fundo chato.

Depois da confirmação do contrato, procedeu-se à verificação e demarcação das distâncias na Vala para regular o pagamento dos direitos de navegação nos canaes d'Azambuja. Os direitos de navegação deviam ser regulados pelas distâncias que as embarcações percorriam. para isto

eram cravadas estacas indicadores das distâncias de quarto em quarto de légua (1050metros) (ver anexo 25).

Para o cumprimento do contrato, foi construída uma eclusa que represava a água para a navegação da Vala em todas as alturas do ano. E ter-se-á mandado construir um edifício de apoio à navegação: o edifício apalaçado que se encontra junto à sua foz.

Por esta altura, foi aberto o concurso para a navegação do Tejo por barcos movidos a vapor (9 dez 1851) por estar a findar o contrato celebrado com a Companhia de Navegação do Tejo e Sado iniciado a 26 de novembro de 1837, mediante as seguintes condições: (1851 Secretaria do Estado 4 de agosto.)

Artigo 1º. A Empresa concessionada obrigar-se-á a estabelecer uma ou mais carreiras diárias para os pontos abaixo designados:

A Norte do Tejo: Alhandra – Vila Franca de Xira – Carregado ou Vila Nova da Rainha – Foz do Canal d'Azambuja

A navegação por vapor podia passar além da Foz do Canal, em barcos que demandassem menor linha de água do que quatro pés; ficando, todavia, livre ao Governo contratar semelhante navegação com qualquer Empresa, uma vez que, a

que arrematasse este Contrato, se não prestasse a fazê-lo.

Em setembro de 1852, a Companhia de Navegação do Tejo ofereceu a proposta, na qual se obrigava a manter no espaço de 15 anos a navegação entre os portos ao norte e sul do rio Tejo. Ficou adjudicado à empresa a exclusividade por espaço de 15 anos para navegar com barcos a vapor a comunicação ao norte do Tejo entre os portos de Alhandra, Vila Franca, Carregado ou Vila Nova da Rainha, e a foz do canal da Azambuja; ao sul do Tejo até Aldea-Gallega, e Rozairinho, mediante as cláusulas e condições celebrada.

No entanto por um prazo curto, tendo em conta que a 30 de julho de 1857 (ver anexo 27), a Companhia de Navegação do Tejo por barcos movidos a vapor, alegando grandes prejuízos, pediu para ser dispensada do contrato realizado a 19 de julho de 1852, e assim deixar de manter carreiras diárias entre Lisboa e a foz do canal de Azambuja. Em que é referido: *“aliás desnecessárias, depois que se acha aberta à circulação a secção do caminho de ferro de leste, compreendida entre Lisboa e a estação de Virtudes.”*

Apesar da Companhia de Navegação ter deixado de manter carreiras diárias até à Foz do

Canal da Azambuja, nada impedia que a Companhia dos Canais de Azambuja continuasse o transporte de passageiros e mercadorias neste troço.

Em 1852 procedeu-se a um detalhado reconhecimento do Rio, entre Lisboa e Vila Velha de Rodão. Este trabalho orientado pelo engenheiro Manuel José J. Guerra., teve como objetivo, melhorar a navegação e realizar novas obras, para proteção das margens nas áreas suscetíveis às cheias, e requalificar as estruturas já existentes.

Manuel Guerra pediu a planta da margem direita do Tejo compreendida entre a foz do canal de Azambuja que pertencia à Companhia deste canal, reconhecendo que este trabalho estava conscientemente feito por “hábeis e conscienciosos engenheiros portugiezes” (Guerra, 1861, p.40-41), aproveitando-o.

Em relação a este canal, Guerra teceu algumas críticas dentre elas percebemos que as obras executadas não permitiam a pronta vazão das águas do canal:

“O canal de azambuja poderia ter recebido as águas superabundantes dos campos e concorrido para o seu enxugo, se se tivesse escavado mais fundo o canal, ou se as águas não fossem represadas tão próximo

da foz, preferindo-se assim os interesses da navegação aos da agricultura.

A navegação não pôde dispensar n'este canal o represamento das aguas na sua foz de jusante até pelo menos se nivelarem com os fundos das poucas valas escoantes; por consequência as aguas nos logares baixos dos campos só por efeito de uma lenta evaporação se podem enxugar, e é esta a causa da notória insalubridade dos campos da Azambuja”
(Guerra, 1861, p.43)

A navegação na Vala da Azambuja só era interrompida em caso de cheia. Como é relatado pelo Marques de Loulé que se dirige à Direção da Companhia a 8 de agosto de 1856, dado que o represamento da água do canal indispensável para o benefício da navegação e a falta de limpeza dos canais escoantes e das valas de esgoto dos campos provocavam efeitos acentuados com manifesto prejuízo na saúde publica, e por isso, se pedia à Direção da Companhia dos Canais d’Azambuja, à imitação do que se tinha praticado em caso idêntico no mês de julho de 1854, se fizesse interromper por espaço de dois dias interpolados em cada mês a navegação do referido canal, baixando nele as águas durante esse período quando fosse necessário para dar escoamento às ditas valas e terrenos limitrofes.

A 27 de junho de 1857, queixavam-se dos graves prejuízos em relação à navegação pois alguns proprietários não seguiam os alinhamentos e indicações da Superintendência das Obras do Melhoramento do Tejo para as plantações e outras obras de defesa das margens do Tejo.

Por esta ocasião é prevenida a mesma Direção de que se ordenava aos Governadores Civis dos Distritos de Lisboa e Santarém que por meio das respectivas autoridades locais fizessem observar rigorosamente as leis e regulamentos de polícia e administração em vigor acerca da conservação e limpeza das valas de esgoto que existiam nos referidos campos.

A 7 de maior 1857 eram pagos os juros em falta à Companhia dos Canais Da Azambuja. Capital na altura 218:000\$000 reis, faltando 1:636\$500 reis de juros.

Aliás, em 1859, D. Pedro autoriza o Governo a pagar à Companhia dos Canaes da Azambuja em conformidade com o contrato de 23 de março de 1844 a quantia de 11:829\$250 reis (ver anexo 28).

Em 14 janeiro de 1860 sua majestade el rei querendo ser informado do modo em que se estava a cumprir o contrato com a Companhia dos Canaes da Azambuja (ver anexo 29) em 23 de março de 1844 e

confirmado pela carta de lei de 30 de novembro de 1844, nomeia uma comissão composta pelo brigadeiro graduado Manuel José Júlio Guerra, Superintendente das Obras do Melhoramento do Tejo, do doutor Levy Maria Jordão, auditor do ministério da marinha, e do capitão de estado maior de engenharia João Chrysostomo de Abreu e Sousa para examinarem: 1º quais as disposições do contrato que foram cumpridas e como o foram; 2º quais as disposições que se não cumpriram e porque; 3º se é conveniente rescindir o contrato, e qual o modo de efetuar a rescisão com vantagens do estado e sem ofensa dos direitos da companhia.

A 29 de junho de 1865 é pedido um credito suplementar pela quantia de 10:138\$231 reis em conformidade com o contrato de 30 de novembro de 1844 celebrado com a companhia dos canaes de Azambuja (ver anexo 30).

A partir desta data não se volta a falar na Companhia dos Canais de Azambuja nem na Vala da Azambuja, e por isso não se tem conhecimento da data de rescisão do contrato (1844-1865?).

Até ao século XX realizaram-se estudos e projetos para o melhoramento da navegação no Tejo, mas isso não bastava “eram necessárias barragens, diques, em suma, grandes obras” (Gaspar, 1970) e por

isso foram construídas duas barragens: a Barragem de Belver (1952) e a Barragem do Fratel (1973). A morfologia do rio alterou-se, o leito modificou-se, no entanto, a construção destas infraestruturas potenciou o armazenamento de água, a produção de energia eléctrica, bem como o controlo do caudal do rio minimizando o risco de cheias

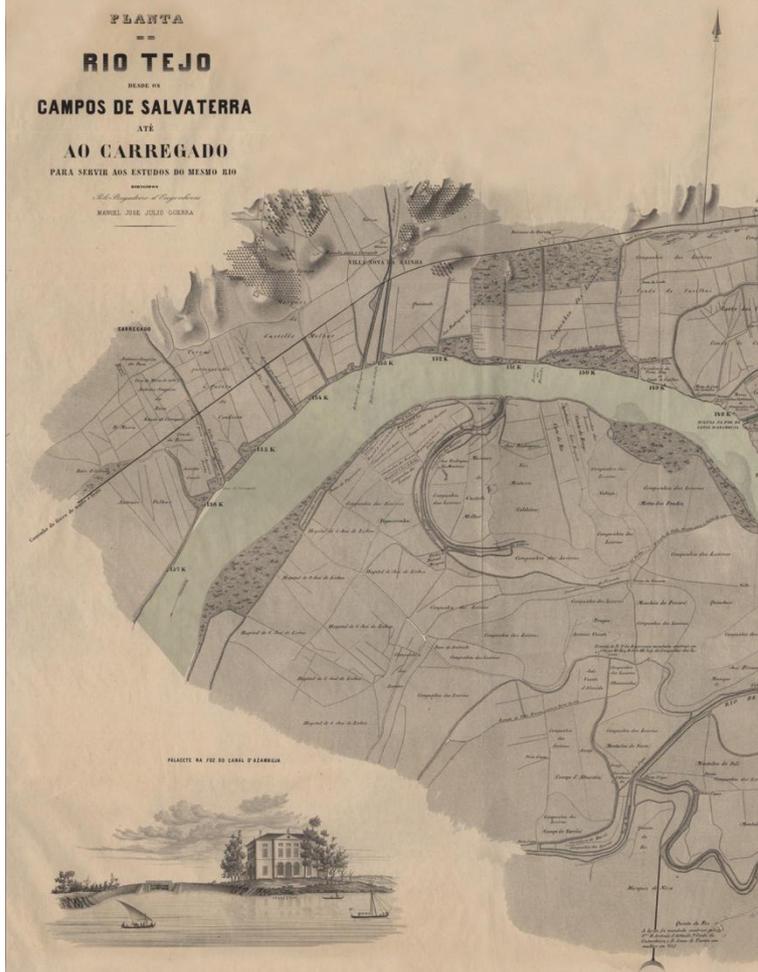




Figura 22
Planta do Canal da Azambuja, 1861

AZAMBUJA—Foz do canal



Figura 23
Vista do Canal para o entreposto e hospedaria na foz do Canal da Azambuja

PALACETE NA Foz DO CANAL DA AZAMBUJA

“no final de setecentos e primeiros anos de oitocentos – que concretizam o iluminismo mariano, tal como, por exemplo, o notável ciclo de renovação das artes plásticas, consubstanciado em Domingos Sequeira, Vieira Portuense e João José de Aguiar, a poesia pré-romântica de Gonzaga e Bocage e a produção teórica da novel Academia das Ciências, propondo os primeiros estudos para a abolição das estruturas senhoriais do Antigo Regime, Lisboa e o País mergulharam num dramático hiato histórico, motivado pelas invasões francesas e a partida da Família Real e da Corte para o Brasil. Quase tudo então se interrompeu”

(Raquel Henriques da Silva p.12)

Ter-se-á mandado contruir este palacete aquando do início das obras empreendidas pela Companhia dos Canais de Azambuja a partir da celebração do contrato de 1844. Portanto certamente terá sido influenciado pela produção arquitetónica oitocentista que é fruto da conjuntura ideológica eminentemente eclética e também de valorização patrimonial de uma época (Raquel Henriques da Silva).

Pelo surto erudito da arquitetura neoclássica, os edifícios construídos neste século renovavam não só a própria figura da arquitetura, mas também o conceito de monumento que o pombalino mais radical refutara da cidade. Percebe-se que os grupos dominantes definitivamente se afastam dos característicos e desornamentados palácios pombalinos, optando por ecletismos de matriz neoclássica ou neobarroca que figurava desejos de representação social e simbólica (Raquel Henriques da Silva p.11).

Este edifício localizado junto à foz do canal da Azambuja, na altura assumia uma posição de destaque face ao rio, próximo da foz e da eclusa que regulava o caudal necessário para a navegabilidade da Vala, este serviu de apoio à navegação fluvial na Vala da Azambuja como interface dos barcos da Companhia de Navegação do Tejo e da *Companhia dos Canais de Azambuja*, nomeadamente enquanto hospedaria.

Caracterizado pelo seu desenho racional, divide-se em dois corpos: um principal, de frente para o rio, e outro secundário. O principal desempenhava



Figura 24
Edifício principal na foz do Canal da Azambuja

Azambuja — Valla Nova

o papel de entrada cénica na estação e estalagem, e o secundário a zona dos quartos da hospedaria.

Com a rescisão do contrato da Companhia dos Canais de Azambuja, esta zona foi progressivamente esquecida, serviu ainda de palácio de caça do rei D. Carlos e do príncipe real D. Luís Filipe, mas logo foi abandonada: “*Acabou a monarquia, acabou a caça, acabou o rei, (...) e de há cem anos para cá ninguém faz nada disto. Hoje o Palácio Real é uma lúgubre ruína.*” (José Hermano Saraiva, 2000)

Em 1985 Sebastião Arenque com a sua equipa convenceu o realizador Raúl Ferrão da RTP a realizar um documentário demonstrativo da tradição de Azambuja. Neste alude-se ao palácio e as imagens demonstradas evidenciam o avançado estado de ruína, em que ambos os corpos do edifício já se encontravam sem cobertura.

Em outubro de 1986 realizou-se um levantamento do palácio, ao encargo do Gabinete de Apoio Técnico, que se intitulava: “*Palácio das Obras Novas ou Palácio da Azambuja – Passado – Presente – Que futuro?*”. Este estudo ficou finalizado em outubro de 1988.

A 22 de julho de 1988 realizou-se uma visita ao Palácio das Obras Novas com o Eng. Laia

Fernandes da Direção de Serviços Regionais da Hidráulica do Tejo, com o objetivo de conhecer o estado deste Património do Estado.

Nesses levantamentos são representadas algumas fissuras que deverão ter acontecido pelo progressivo abandono e a assentamentos diferenciados, provavelmente devido a movimentação de terras; ainda assim, o edifício feito em terra, misturada com pedra e tijolo nalgumas zonas, manteve-se de pé exatamente por ser mole e frágil, isto quer dizer: torceu, mas não partiu.

No corpo secundário, foi realizado um projeto de consolidação intrusiva e violento da laje e da cobertura que ignorou completamente a lógica construtiva primitiva.

Foi também realizado um levantamento da Direção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, onde é representado o estado de degradação do edifício, principalmente no corpo principal.

Atualmente, o edifício contempla a lista dos edifícios inseridos no programa REVIVE, com o intuito de o reutilizar para fins turísticos.

VERTENTE PRÁTICA

RECONVERSÃO DO CANAL DA AZAMBUJA

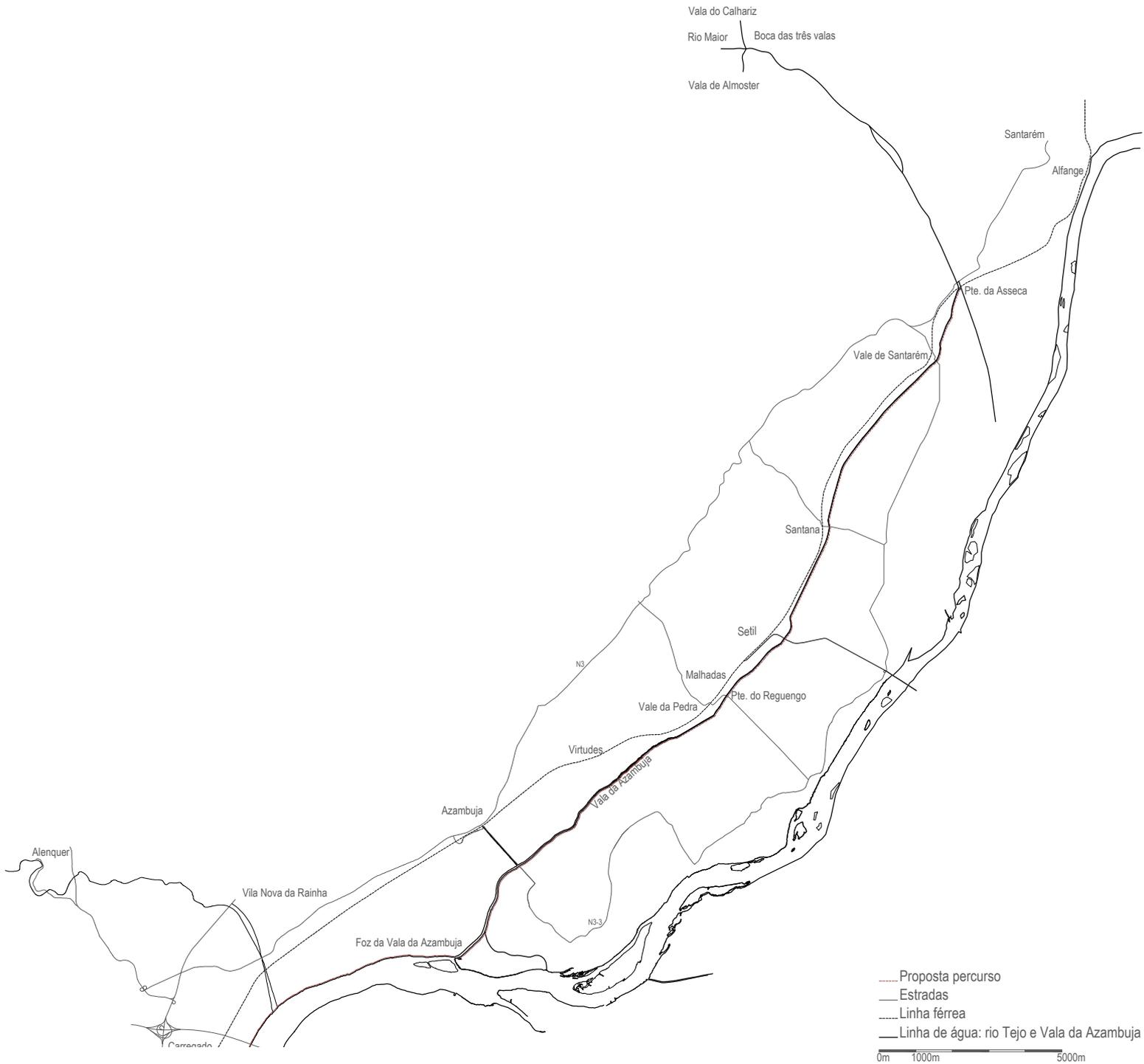


Figura 25
Proposta do percurso pelo Canal da Azambuja

UMA NOVA ESTRATÉGIA PARA A VALA DA AZAMBUJA E PARA O PALACETE DA VALA

O progressivo abandono da via de circulação fluvial levou a que tanto o Canal como o respetivo Palacete fossem progressivamente esquecidos e abandonados.

Tendo o conhecimento da necessidade de salvaguardar e preservar este recurso hídrico pretende-se regenerar e reabilitar o Canal da Azambuja.

Procura-se restabelecer a navegação fluvial ao longo dos seus vinte cinco quilómetros. Para tal propõe-se a limpeza da vala e a construção de uma comporta na sua foz, de maneira a controlar o caudal. As ruínas do cais são recuperadas e integradas no novo desenho de chegada a terra.

Projeta-se um percurso pedonal ao longo das suas margens que tira proveito dos caminhos já existentes. Estes são redesenhados nas situações mais sinuosas e, delimitados por estacas indicadoras de distâncias de quarto em quarto de légua (1050 metros) à semelhança da marcação dos direitos de navegação durante o funcionamento da Companhia dos Canais da Azambuja.

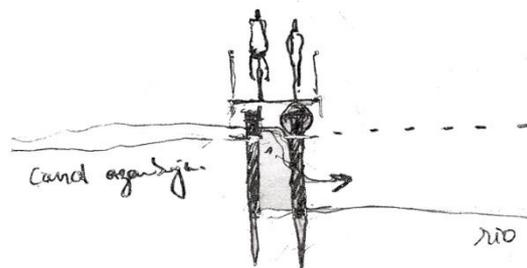


Figura 26
Esquício da comporta na foz do Canal

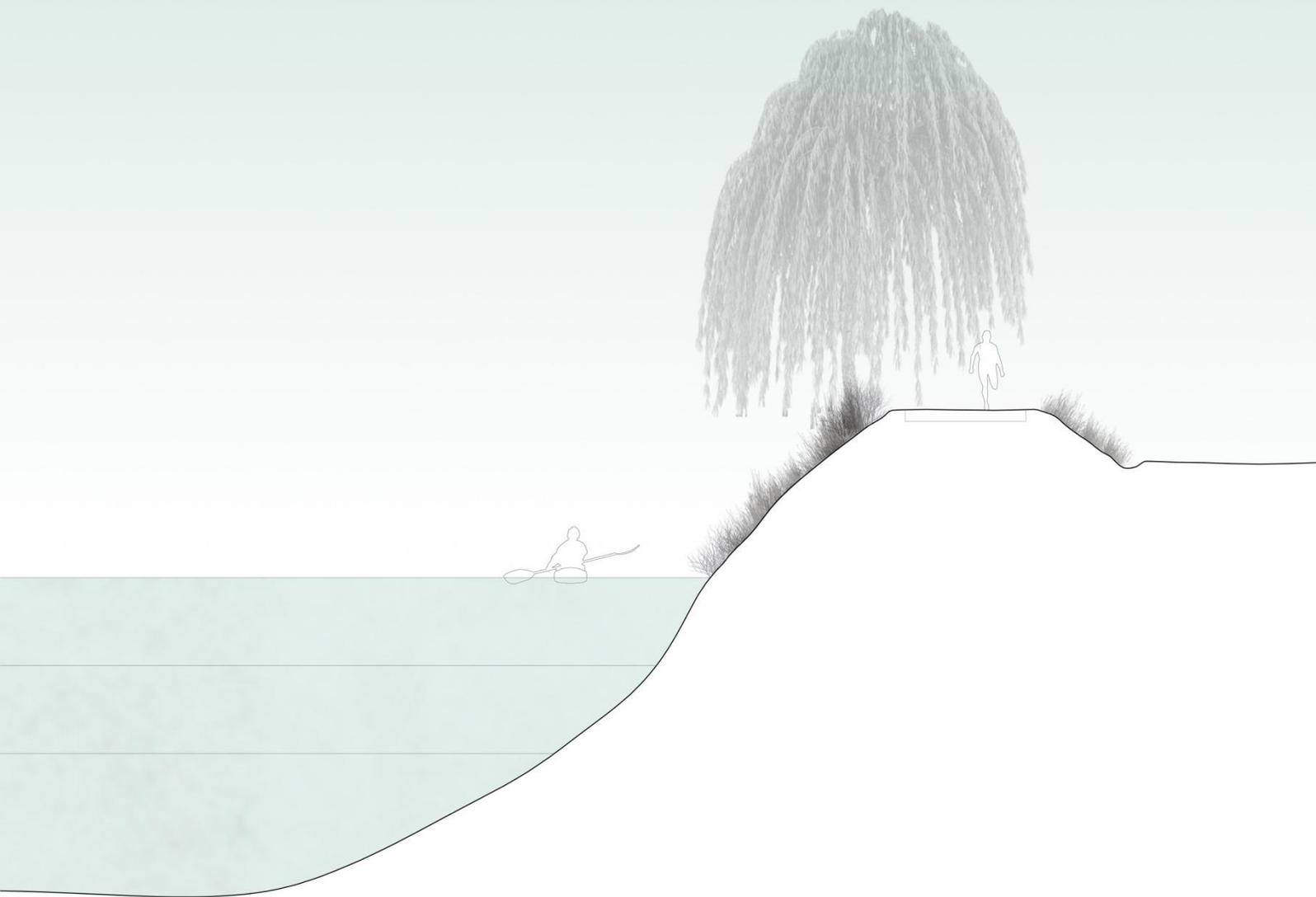


Figura 27
Corte diagramático do percurso pedonal nas margens da Vala da Azambuja

Os vestígios desta via fluvial permitiram ter conhecimento do que existe e existiu, principalmente na sua foz onde as ruínas evidenciam o passado histórico do lugar.

O Palacete na foz do Canal da Azambuja, passados cerca de cento e setenta anos, por ser construído em alvenaria mista, nomeadamente terra, adaptou-se, torceu, mas não caiu.

O corpo principal não sofreu intervenções de consolidação e por isso apresenta-se em ruínas desde o seu abandono. Os estragos são evidentes, mas ainda assim é possível visualizar alguns traços do que era, em que se destacam os diferentes pés direitos, tipos de tetos e hierarquização dos espaços.

O corpo secundário sofreu uma intervenção de consolidação realizada com vigotas de betão que encobriu algumas situações, impossibilitando o acesso aos pisos superiores.

O edifício que seria a cavalaria ruiu, sendo somente possível avistar alguns resquícios do seu pavimento.

O projeto recupera o edificado existente através de um novo gesto.



724

70375 / 20444



Figura 28
Fotografia aérea 1948



1158

Figura 29
Fotografía aérea 1958

1158
209.83

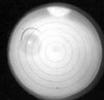




Figura 30
Fotografía aérea 2018



Figura 31
Proposta de intervenção

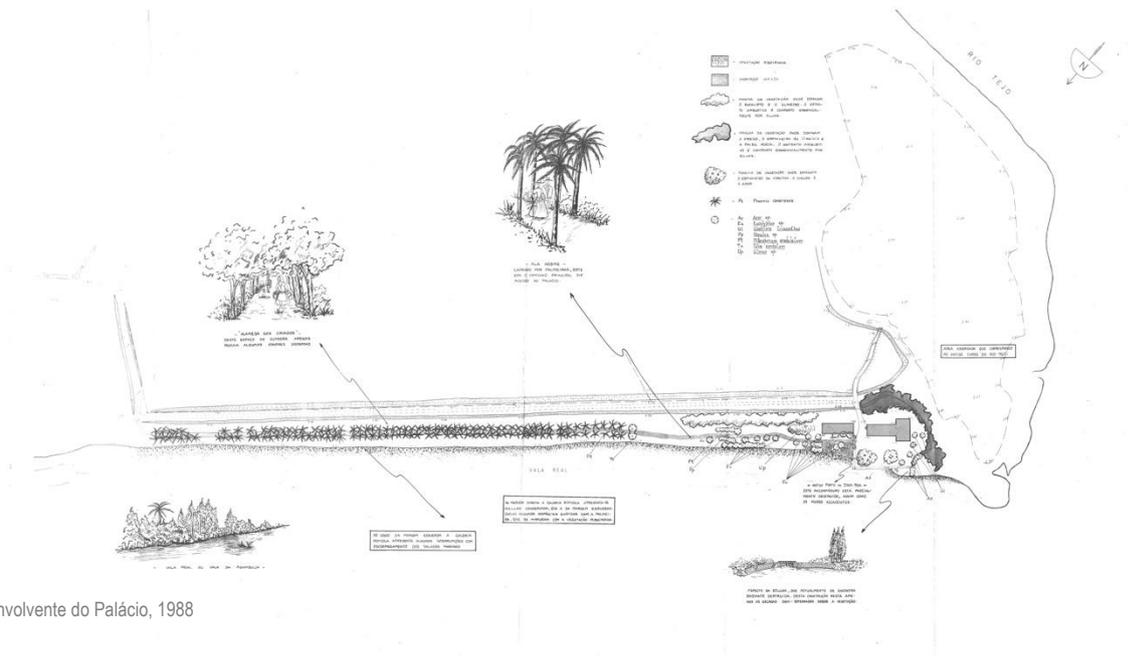


Figura 32
 Planta da zona envolvente do Palácio, 1988



Figura 33
 Fotografia aérea da foz do Canal da Azambuja



Figura 34
Fotografia aérea da foz do Canal da Azambuja



Figura 35
Fotografia aérea da foz do Canal da Azambuja



Figura 36
Fotografia aérea da foz do Canal da Azambuja



Figura 37
Fotografia aérea da foz do Canal da Azambuja

A pátina das ruínas são ainda nos dias hoje um ponto de interesse a quem visita o lugar. E por isso, pretende-se consolidar as estruturas com argamassas semelhantes. Estabelece-se um acesso ao edifício de maneira a poder fazer parte de um percurso cultural e assim visitá-lo de forma segura.

O corpo secundário dá lugar à zona de restauração e hospedaria, que tira proveito das condições de proximidade com a paisagem ribeirinha, agrícola e hípica, apoiando o potencial interesse cultural e paisagístico deste lugar.

No local onde se localizava o edifício que ruiu, constrói-se as estruturas de apoio à prática de canoagem e outros desportos náuticos no Canal da Azambuja. Apesar de ser uma construção nova, pretende-se que as paredes sejam rebocadas com argamassas que se aproximem com a coloração dos edifícios preexistentes.

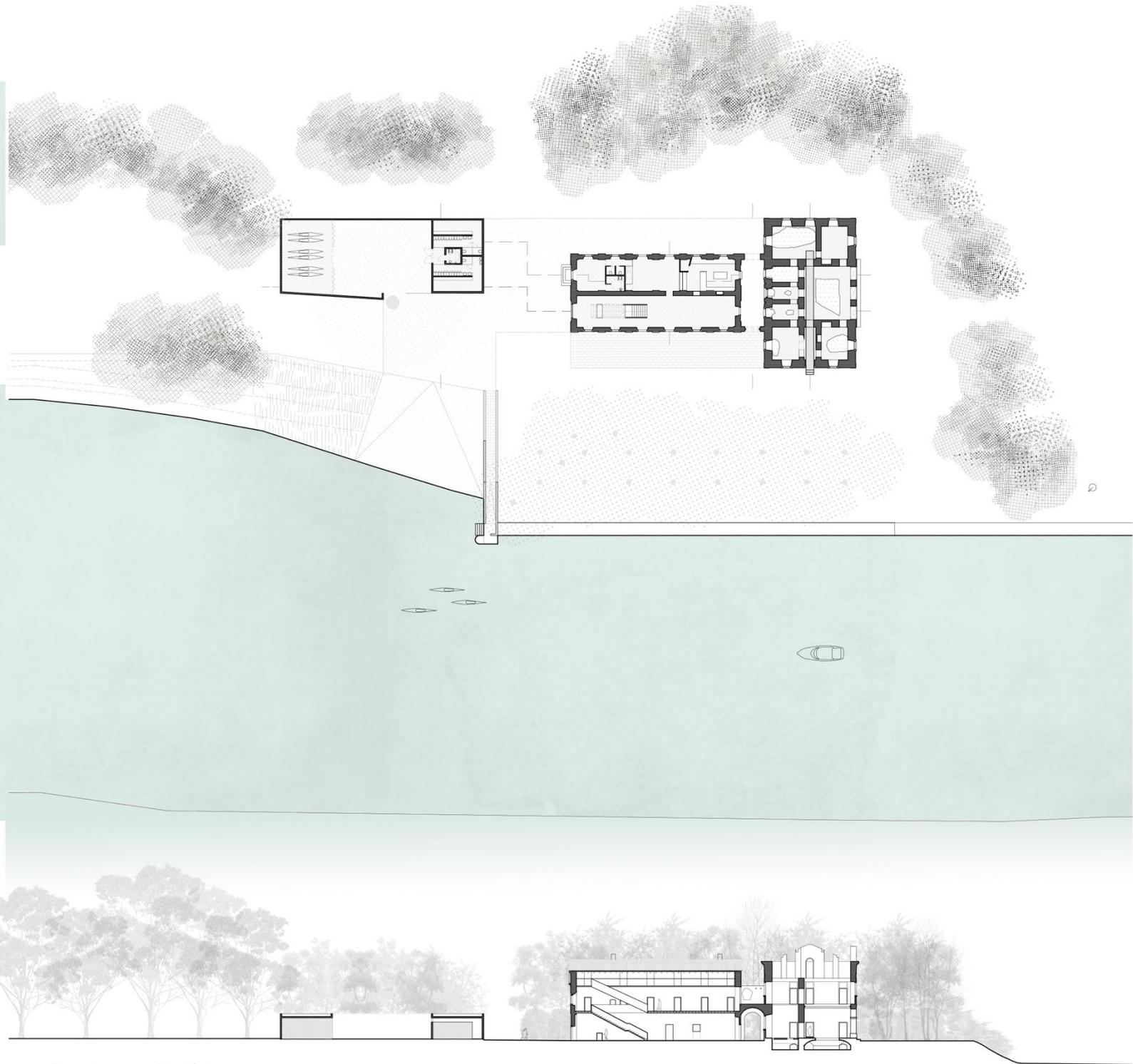
Assim, com este novo olhar, propõe-se uma nova viagem pelo sistema hídrico existente.

Compreendendo os ideais e a grandiosidade das ideias por detrás do projeto da Vala da Azambuja, pretende-se com este projeto, identificar este sistema hídrico no território enquanto vestígio de um passado histórico relacionado com a importância dos canais e rios para a economia, comércio e navegação.

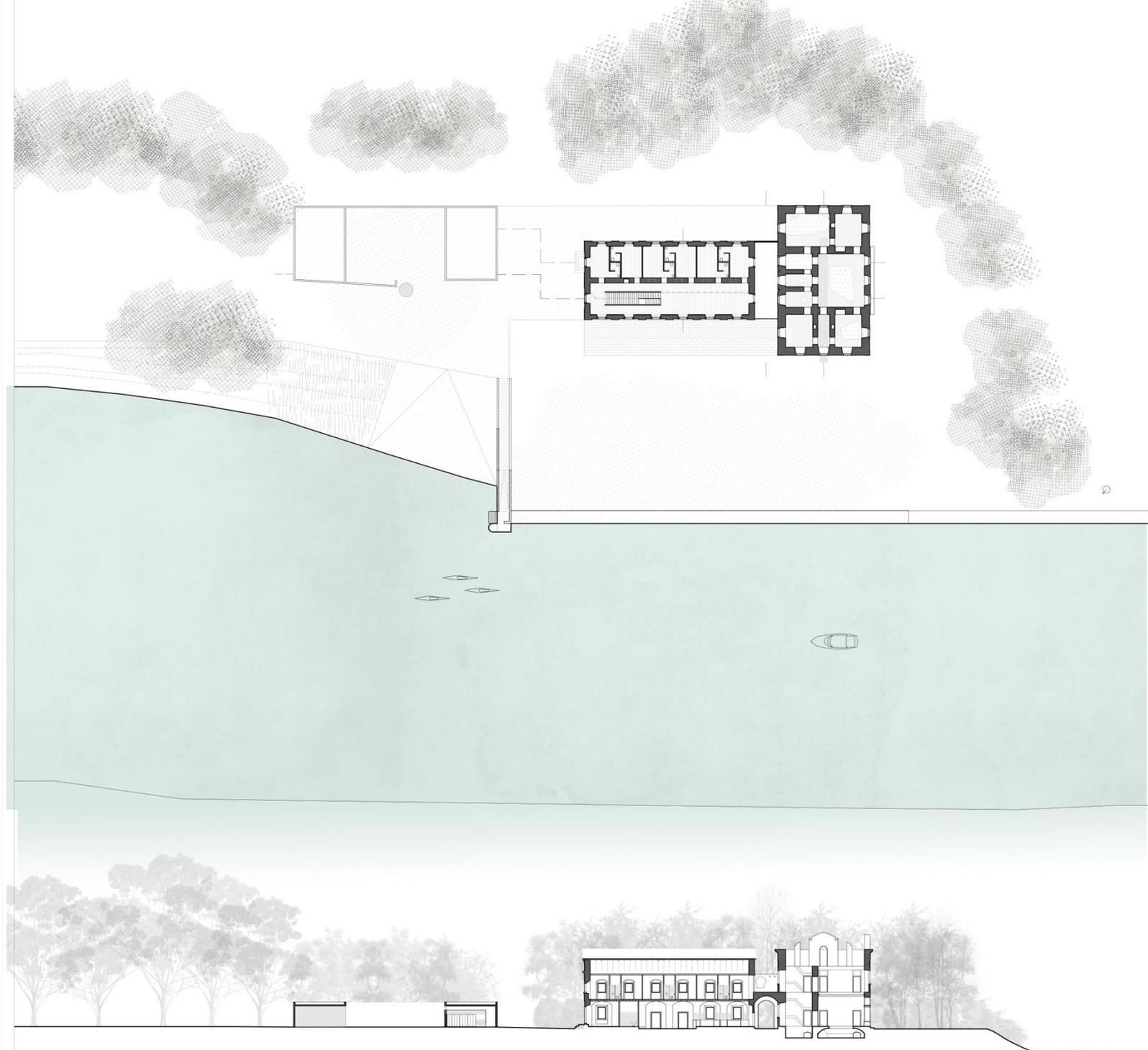
Desta forma, ao estarmos predispostos ao que a história indica, pretende-se repensar e regenerar o sistema encontrado.

Embora as intervenções propostas sejam desta época, foram idealizadas de maneira a não entrarem em rutura com o que está para trás. Estabelecendo uma linha de continuidade com a história da arquitetura.

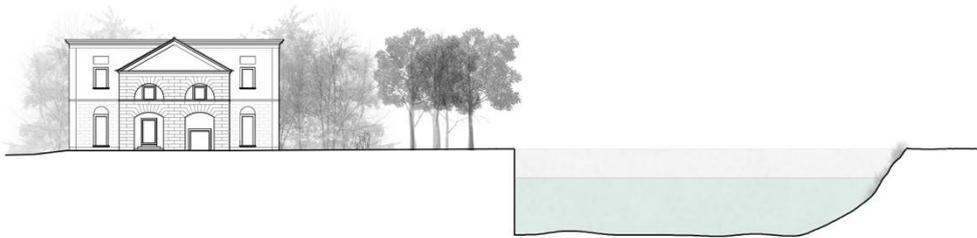
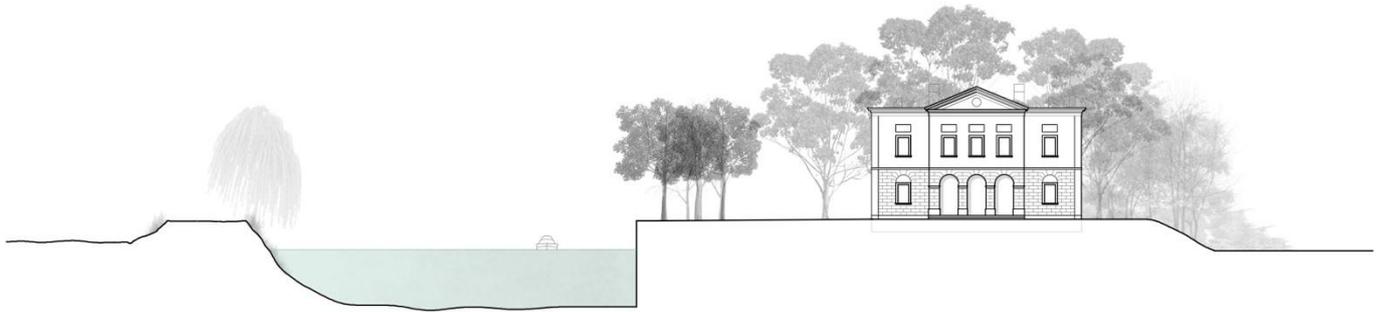
Sem fazer concessões ao passado, criando arquitetura contemporânea, fez-se um estudo muito atento ao edifício com o objetivo de estabelecer relações de autenticidade entre as duas linguagens: a linguagem do edifício preexistente e a linguagem da intervenção que se está a criar.

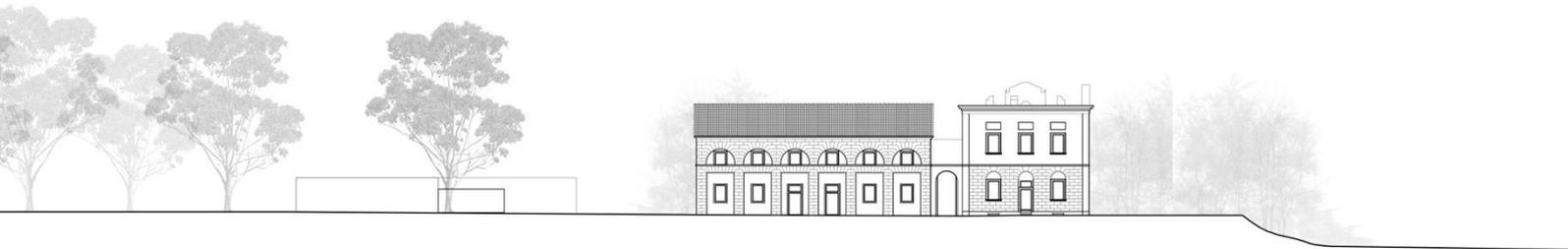
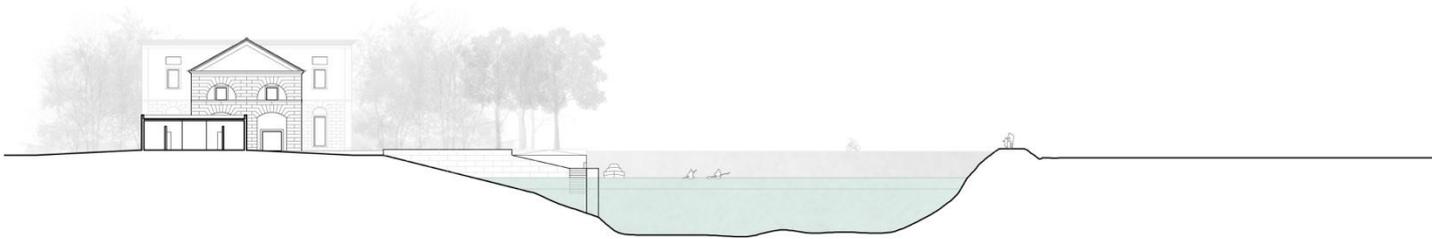


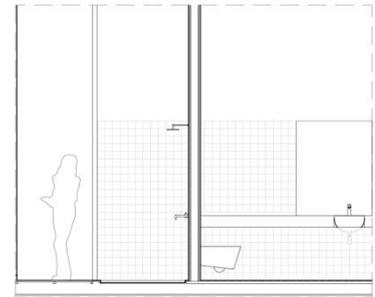
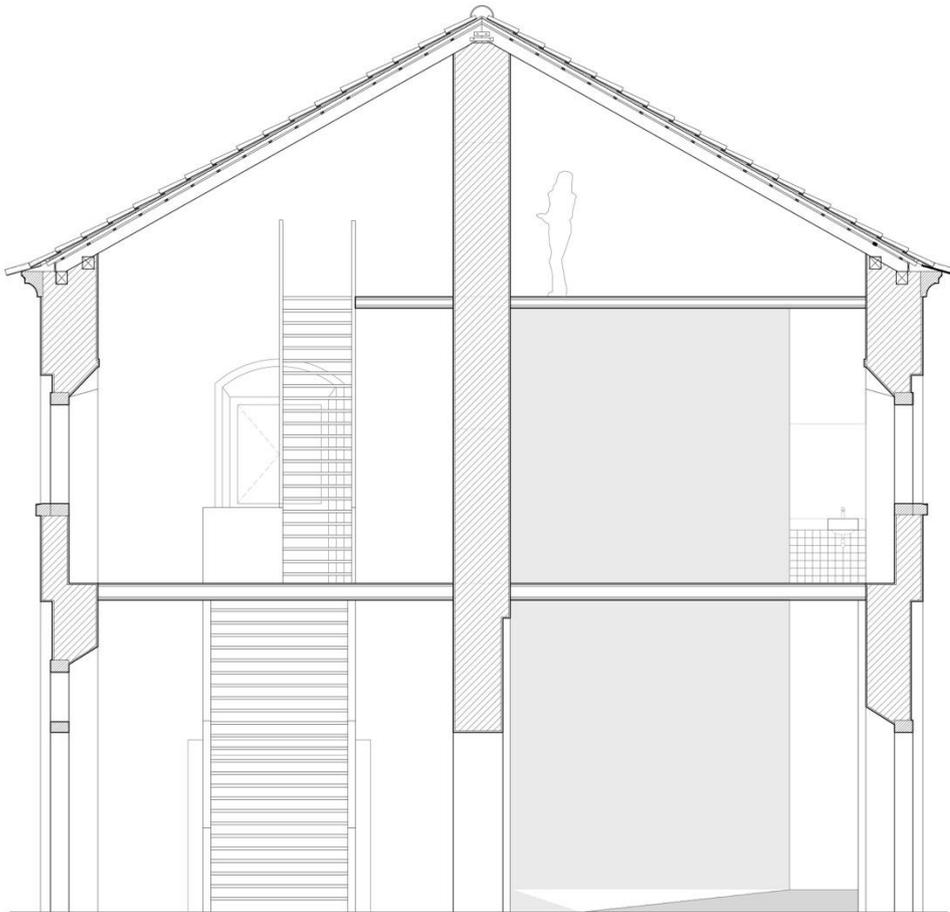
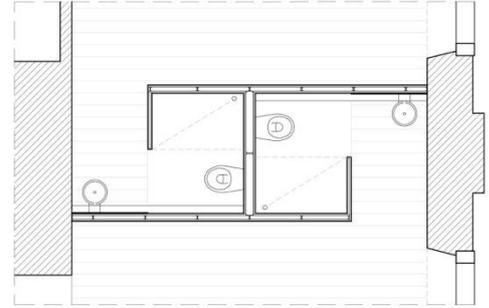
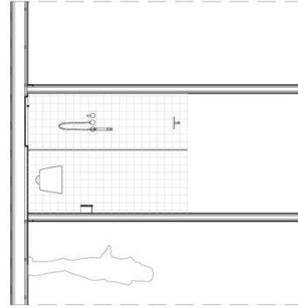
Planta da proposta. Piso inferior.
Redução da escala 1:200

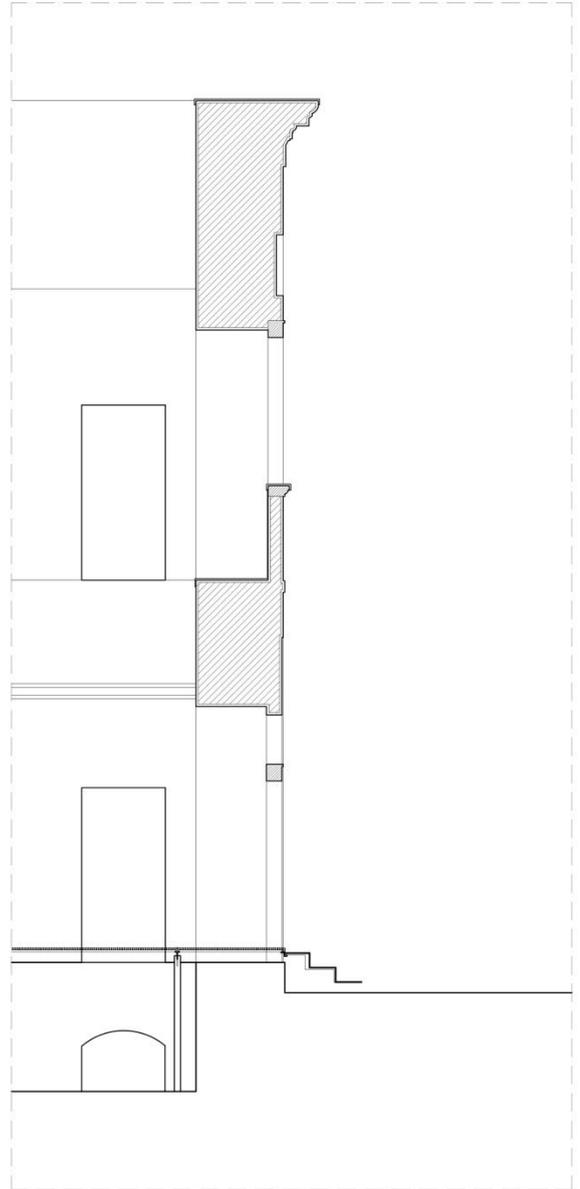


Planta da proposta. Piso superior
Redução da escala 1:200









Pormenor construtivo. Edificio principal
1:100



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na leitura do território do vale do Tejo como palimpsesto, ao desvendar a história, a memória, valores culturais e territoriais foi revelada a forma como o Homem se apropriou e relacionou com o território nos diferentes tempos e estratos.

Nesta leitura descobrimos elementos que de outra forma poderiam continuar por redescobrir ou passar despercebidos até desaparecerem, como é o caso da via de circulação fluvial: Canal da Azambuja.

O Canal da Azambuja foi erigido pela mão do Homem no início do século XVIII com os propósitos de canalização das águas. Posteriormente, no século XIX foi redesenhado para a sua navegabilidade.

Logo nos primeiros séculos, a defesa dos terrenos mais sujeitos a inundações mereceu atenção dos monarcas. Os valadores e peritos no encanamento das águas tinham vários privilégios desde o século XIV. Foram construídos vários canais laterais ao rio Tejo que se estabeleciam enquanto desaguadoiros dos campos agrícolas.

A Coroa tinha grandes interesses relativamente aos terrenos do Ribatejo, mas achava-se a dificuldade em domar o Tejo. A ausência de poder administrativo das Lezírias, levou ao progressivo desmazelo face às valas de drenagem,

que pela falta de controlo eram ocupadas e pela dificuldade do seu expedito curso causavam inúmeras cheias que alagavam as cearas.

Em 1781, chegou-se então à conclusão que era necessário desenvolver uma estratégia de intervenção nos campos do Ribatejo, nomeadamente com as Obras do Ribatejo (1782-1792). Procedeu-se à requalificação dos canais paralelos ao rio Tejo – nomeadamente o Canal da Azambuja, já aberto desde tempos imemoráveis, e que não satisfazia as funções esperadas.

Pouco tempo após se ter iniciado a obra, propôs o corregedor de Santarém ao conde de Valadares, em carta de 10 de setembro, o redesenho da parte final da Vala da Azambuja, desde Virtudes até ao Tejo. A partir de Virtudes, o seu traçado apresentava dois graves inconvenientes: primeiro, a grande sinuosidade do leito; segundo, a inadequada situação da foz. Esta ideia mereceu maior interesse, e logo foi aprovada por Aviso de 9 de outubro de 1782.

O programa de Obras Públicas relativamente às vias de circulação foi assim iniciado na década de oitenta do século XVIII, durante o primeiro governo de D. Maria I (1777-1788). Mas só com a formação do segundo governo (1788) se

passou do plano experimental e debate teórico para a intervenção e transformação do ordenamento do território.

Face às condições desfavoráveis à economia do País e numa altura em que eram frequentes as secas, tempestades e inundações pretendia-se a realização de obras de maior vulto para a prevenção e desenvolvimento da produtividade agrícola, dinamizando o comércio interno e industrial. Assim, as políticas de fomento do território, a partir de 1789, desenvolveram-se numa perspetiva global.

O melhoramento das vias de circulação terrestre e fluvial, e a sua articulação beneficiou a mobilidade de pessoas e o escoamento dos produtos do interior para os centros urbanos ou para portos marítimos exportadores, qualificando o interior do território e estimulando o aumento da demografia.

É neste contexto, pelo forte interesse económico pela agricultura que se sentem as influências da teoria e das ideias fisiocráticas de Quesnay (1694-1774), tão bem acolhidas pela Academia das Ciências. Foi então que no reinado de D. Maria I se demonstrou interesse pelo fomento agrícola, e que deu origem às Obras do Ribatejo: estas faziam parte de um projeto ambicioso para

melhorar a agricultura nacional, tendo-se começado na estremadura, lezírias e pauis.

As intenções políticas e estratégicas no território desenvolveram-se num tempo longo, numa sobreposição de acontecimentos, avanços e recuos que muitas vezes levaram a que determinadas obras demorassem largos anos a serem concluídas. Como é o caso das Obras do Ribatejo e da Vala da Azambuja. A doença da rainha D. Maria I, numa altura de profundos conflitos e mudanças à escala nacional e mundial: desde a Revolução Francesa, guerra europeia, Bloqueio Continental, Rossilhão, Invasões Francesas, fuga da corte para o Brasil, Revolução Liberal e Independência do Brasil, paralisaram ou diminuiriam significativamente as obras em curso.

Só após a revolução liberal se voltou a repensar nas Obras Públicas. O país estava num estado deplorável, completamente devastado e arruinado tanto fisicamente como economicamente, tendo em conta que as atividades económicas ficaram praticamente paralisadas durante a invasão.

A Coroa estava interessada em vender as terras das lezírias do Tejo e Sado para se livrar do abandono que se verificou. Que mais tarde, a 18 de julho de 1834 foi decretada a venda dos bens nacionais, que punha em hasta publica os bens da

Coroa, da Patriarcal, da Casa das Rainhas e do Infantado. É neste momento que surge a Companhia das Lezírias, que compra alguns dos terrenos, nomeadamente o terreno onde se construiu o edifício de apoio à navegação fluvial do Canal da Azambuja.

As obras de requalificação do Canal da Azambuja começaram em 1822 prometendo melhorar o Comércio interno e a Agricultura do Reino. O projeto de canalização da *Valla d'Azambuja*, com a respetiva planta foi realizada pelo Engenheiro Francisco Sousa Pegado em agosto de 1836.

A rede de canais da Azambuja foi construída, reparada e administrada pela Companhia dos Canais de Azambuja. Através de um despacho de Estado datado de 30 de julho de 1839 (ver anexo 22) e de outro de 1 de maio de 1843 (ver anexo 23) ficou diligenciado que a Vala se tornasse navegável em todas as estações do ano, desde a Foz do Canal, até à Ponte da Asseca, com uma carreira diária para passageiros, utilizando barcos a vapor ou puxados por bestas.

A Companhia ficou responsável pelas obras de redesenho do Canal, que consistiu na construção de uma eclusa na sua foz de modo a garantir o caudal necessário para a navegação em todas as estações do ano.

Na sua foz foi construído um edifício apalaçado que servia de apoio à navegação da vala. Na altura assumia uma posição de destaque face ao rio, próximo da foz e da eclusa este serviu de apoio à navegação fluvial na Vala da Azambuja como interface dos barcos da Companhia de Navegação do Tejo e da *Companhia dos Canaes de Azambuja*, nomeadamente enquanto hospedaria.

Influenciado pela produção arquitetónica oitocentista que é fruto da conjuntura ideológica eminentemente eclética e também de valorização patrimonial de uma época pelo surto erudito da arquitetura neoclássica, o edifício destaca-se pelo seu traçado racional num território natural.

Com esta Companhia, ficou estabelecida a navegação fluvial desde a sua foz em Azambuja até à ponte da Asseca, mas por um prazo relativamente curto dado que a abertura do caminho de ferro de leste compreendido entre Lisboa e Virtudes perfazia grande parte do percurso fluvial.

Em 1857, a Companhia de Navegação do Tejo deixou de manter carreiras diárias até à Foz do Canal da Azambuja, ainda que a Companhia dos Canais de Azambuja continuasse o transporte de passageiros e mercadorias desde a sua foz até à ponte da Asseca.

No entanto, a partir 1865 não se volta a falar na Companhia dos Canais de Azambuja nem no Canal da Azambuja, e por isso não se tem conhecimento da data de rescisão do contrato (1844-1865?).

O progressivo abandono da via de circulação fluvial levou a que tanto o canal como o respetivo Palacete fossem progressivamente esquecidos e abandonados.

Tendo o conhecimento e consciencialização da necessidade de salvaguardar e preservar um tipo de recurso tão valioso. Gerando o entendimento de que se pode regenerar e reabilitar os sistemas hídricos tornando-os numa questão social e preservando o meio ambiente. A existência deste subsistema hídrico representa um caso de potencial desenvolvimento à prática da preservação e regeneração destas infraestruturas.

Através da leitura dos estratos, as impressões deixadas no espaço, os vestígios desta via fluvial permitiu ter conhecimento do que existe e existiu, descobrimos elementos que de outra forma poderiam passar despercebidos ou até desaparecerem. Este conhecimento permitiu a transformação e regeneração deste lugar desenvolvida na vertente prática.

As ruínas do Palacete na foz do Canal da Azambuja representam a memória do passado que se recupera através de um novo gesto. Na mudança está a arquitetura. Através da compreensão do lugar e da sua história, a arquitetura revela através da sua regeneração o seu passado histórico dando-lhe um novo uso. Assim, com este novo olhar, propõe-se uma nova viagem pelo sistema hídrico existente.

BIBLIOGRAFIA

Beirante, Maria Ângela (1998) *O Tejo na Construção do Poder Real na Idade Média portuguesa – de D. Afonso I a D. João I*. Revista da Faculdade de Letras. História, ISSN 0871-164X, N.º. 15, 1, 1998, págs. 773-782

Belo, Duarte. Uma cidade desenhada por um rio – Superfície. In Lisbon Ground. Lisboa: Direção Geral das Artes, 2012. ISBN 978-989-8518-01-9. P. 16-21

Castro, D. Manoel Bermudez de (1845) *Documentos relativos à Navegação do Rio Tejo e exame das Diversas Propostas Apresentadas para Este Fim ao Governo de Sua Magestade Fidelíssima*. Lisboa, Imprensa Nacional.

Choay, Françoise (1992) *L'allégorie du patrimoine*. Seuil, Paris.

Correia, Araújo (1967) *O Tejo*. Lisboa: Editorial Verbo.

Garrett, Almeida (1846) *Viagens na Minha Terra*.

Gaspar, Jorge (1970) *Os portos fluviais do Tejo, Finisterra*, *Revista Portuguesa de Geografia*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, vol. 5

Guerra, Manuel José Júlio (1861) *1801-1869 Estudos chorographicos, phisicos e hidrographicos da bacia do Tejo comprehendida no Reino de Portugal,*

acompanhados de projectos e descrição das obras tendentes ao melhoramento da navegação d'este rio e protecção dos campos adjacentes / pelo brigadeiro graduado de engenharia e inspector das Obras Públicas, M. J. Guerra, superintendente das obras do melhoramento do Tejo coadjuvado pelos engenheiros empregados na mesma comissão; Newton, des. ; Calheiros, grav.. - Escala 1:20000; Escala vertical 1:2000. - Lisboa: Imprensa Nacional, 1861[a ca de 1864]. - 110 p. [vol. de texto], 8 plantas, 7 perfis: p&b, com traçados a cores.

Magalhães, Fátima (1996) *O Tejo na organização do espaço: Introdução*. In *Navegando no Tejo*. Lisboa: Minerva do Comércio, 1996. p.44-45

Martins, Carlos Henrique de Moura Rodrigues (2014) *O Programa de Obras Públicas para o Território de Portugal Continental, 1789-1809*. Coimbra.

Martins, Oliveira (2010) *História de Portugal* [Em linha]. Braga: Edições Vercial, 2010. [Consult. 02 nov. 2017]. Disponível na internet: <URL: <http://pt.scribd.com/doc/191126256/Historia-de-Portugal>-Oliveira-Martins-pdf>. ISBN 978-989-8392-60-2.

Matos, Artur Teodoro de, (1980) *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1980, 2 vols.

Matosso, José; Daveau, Suzanne; Belo, Duarte (2010) *Portugal o Sabor da Terra: Um Retrato Histórico e Geográfico por Regiões*. 2ªed. Lisboa: Círculo de Leitores, 2010. ISBN 978-989-644-099-2

Picon, Antoine (1988) *Architectes et ingénieurs au siècle des Lumières*. Éditions Parenthèses, Marseille.

Pinto, Paulo Tormenta (2015) *Arqueologias Hídricas na procura da metrópole fluvial*. Lisboa.

Ribeiro, Orlando Portugal (1845) *o Mediterrâneo e o Atlântico*.

Serrão, Joel (1959) *Rotina e Inovação nos Transportes*, in *Temas oitocentistas – I; para a história de Portugal no século passado*, Lisboa, Livros Horizonte, 1980, pp. 103-130.

Silva, Raquel Henriques da Silva (1997) *Lisboa Romântica –Urbanismo e Arquitectura, 1777-1874*, Dissertação de doutoramento em História da Arte, apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

Tágides (2010) *Estudos Chorographicos, Physicos e Hydrographicos da Bacia do Rio Tejo, 1861 M. J. Júlio Guerra Lisboa*, ARH do Tejo, I.P. (Fac-simile de original da Imprensa Nacional - Casa da Moeda).

Vasconcelos, Luís Adolfo P. Walter de (1970) *Aspectos do fomento no reinado de D. Maria I. Obras do Ribatejo e de Estradas que correram pelo Terreiro Público de Lisboa*, Coimbra, tese de licenciatura em Ciências Históricas e Filosóficas, policopiado, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS - ACERVO INFRAESTRUTURAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Canalizações, encanamentos e levadas (1757-1839) - MR 32-2

Vala da Azambuja (1835-1843) - MR 32-10-02

Canalização do Tejo (1837-1839) - MR 32-02-01

Melhoramento da navegação fluvial no rio Tejo (1839-1841) - MR 32-07

Documentos relativos a obras e à administração das lezírias e campos do Ribatejo (1756-1833) - MR 34

Fomento da agricultura (1777-1794) - MR 36-01-03

Correspondência recebida do Conde de Valadares como encarregado das Obras do Ribatejo (1783-1790) - MR 43

BIBLIOTECA DO EXÉRCITO

Esboço da planta topográfica da vala de Azambuja em Rio Maior: Levantada por ordem do Illm.o e Exm.o Snr. Governador Civil do Distrito de Santarém para servir ao projeto de canal desde o Tejo até S. João da Ribeira, Ponte Nova de Almoester e Ponte de Calhariz. F. de P. e Sz.a Pegado. Cota antiga: A2; G2; P5; No 24 (v 1075) . - Ver também: 651-1-3A-6, 652-1-3A-6, 654-1-3A-6, 655-1-3A-6, 656-1-3A-6, 657-1-3A-6, 658-1-3A-6

Planta do Canal d'Azambuja [S.l.: s.n.], [1700-1900] 659-1-3A-6

REFERENCIAS ONLINE

Legislação portuguesa no século XIX: faculdade de direito da universidade de lisboa: <http://net.fd.ul.pt/legis/indice-titulos.htm>

INDICE DE FIGURAS

01. Palácio. Azambuja. Duarte Belo. 1995.	10
Disponível em linha - https://www.duartebelo.com/02-trabalhos/0202_03-dbt0043-tejo/22-na0347-05.html	
02. Interpretação da rede de vias de circulação existente e proposta, 1789-1809. Carlos Martins.	16
<i>O Programa de Obras Públicas para o Território de Portugal Continental, 1789-1809, p. 927</i>	
03. Planta do Rio Tejo. Elodie Marques	22
04. Rio Tejo, Portas de Rodão. Vila Velha de Rodão. Duarte Belo. 1994.	24
Disponível em linha - https://www.duartebelo.com/02-trabalhos/0202-trabalhos/0202_03-dbt0043-tejo/04-nb1123-33.html	
05. Rio Tejo. Rosmaninhal. Idanha-a-Nova. Duarte Belo. 1995.	24
Disponível em linha - https://www.duartebelo.com/02-trabalhos/0202-trabalhos/0202_03-dbt0043-tejo/02-nb1425-29a.html	
06. Castelo de Almourol. Praia do Ribatejo. Vila Nova da Barquinha. Duarte Belo. 2000.	24
Disponível em linha - https://www.duartebelo.com/03-portugal/0302-lugares/330-fi008142.html	
07. Miradouro das Portas do Sol em Santarém. Marvila. Santarém. Duarte Belo. 2001.	24
Disponível em linha - https://www.duartebelo.com/03-portugal/0302-lugares/353-fi137665.html	
08. Valada. Duarte Belo.	24
Disponível em linha - https://www.duartebelo.com/04-cadernos/dbc1995-08_1_tejo/08_na0348-12.html	
09. Setil. Duarte Belo.	24
Disponível em linha - https://www.duartebelo.com/04-cadernos/dbc1995-08_1_tejo/02_na0343-01.html	
10. Praia de Carcavelos. Oeiras. Duarte Belo. 1990.	24
Disponível em linha - https://www.duartebelo.com/02-trabalhos/0202-trabalhos/0202_03-dbt0043-tejo/21-nb0383-24.html	
11. Ponta da Erva. Vila Franca de Xira. Duarte Belo. 1995.	24
Disponível em linha - https://www.duartebelo.com/02-trabalhos/0202-trabalhos/0202_03-dbt0043-tejo/09-nb1461-44.html	
12. Rio Tejo. Mar da Palha. Duarte Belo. 1995.	24
Disponível em linha - https://www.duartebelo.com/02-trabalhos/0202-trabalhos/0202_03-dbt0043-tejo/10-nb1476-19.html	
13. Esquema da área que utilizava o tejo para transportar os seus produtos até Lisboa no fim do século XVIII.	26
In Finisterra. Volume 5, nº 10 (1970), p.153-204. P. 155	

14. Esquema da organização da economia do solo a partir de Lisboa. Período anterior ao caminho-de-ferro.	27
In Finisterra. Volume 5, nº 10 (1970), p. 153-204. P. 173	
15. Planta esquemática do rio Tejo e do Ribatejo. Elodie Marques	34
16. Planta do rio Tejo e da Lezíria do Tejo. Elodie Marques	34
17. Fotografia aérea da ponte sob o Canal da Azambuja, azambuja. Luís Prates. 2018	36
18. Planta do Canal da Azambuja. Elodie Marques	44
19. Fotografia aérea do Canal da Azambuja. Luís Prates. 2018	46
20. Planta do redesenho do Canal da Azambuja com base nos desenhos de Sousa Pegado. Elodie Marques.	52

Originais disponíveis em linha -

http://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?session=154J8138C430A.13224&profile=bde&source=~!dglb&view=subscriptionssummary&uri=full=3100024~!277330~!0&ri=1&aspect=subtab260&menu=search&ipp=20&spp=20&staffonly=&term=canal+da+azambuja&index=.GW&uindex=&aspect=subtab260&menu=search&ri=1&limitbox_6=LOC01+==BDE;

http://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?session=154J8138C430A.13224&profile=bde&source=~!dglb&view=subscriptionssummary&uri=full=3100024~!277331~!1&ri=1&aspect=subtab260&menu=search&ipp=20&spp=20&staffonly=&term=canal+da+azambuja&index=.GW&uindex=&aspect=subtab260&menu=search&ri=1&limitbox_6=LOC01+==BDE;

http://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?session=154J8138C430A.13224&profile=bde&source=~!dglb&view=subscriptionssummary&uri=full=3100024~!277334~!4&ri=1&aspect=subtab260&menu=search&ipp=20&spp=20&staffonly=&term=canal+da+azambuja&index=.GW&uindex=&aspect=subtab260&menu=search&ri=1&limitbox_6=LOC01+==BDE

21. Planta do Canal da Azambuja.	56
---	----

Disponível em linha -

http://bibliotecas.defesa.pt/ipac20/ipac.jsp?session=154J8138C430A.13224&profile=bde&source=~!dglb&view=subscriptionssummary&uri=full=3100024~!277336~!9&ri=3&aspect=subtab260&menu=search&ipp=20&spp=20&staffonly=&term=azambuja&index=.GW&uindex=&aspect=subtab260&menu=search&ri=3&limitbox_6=LOC01+==BDE

22. Planta do Canal da Azambuja. Elodie Marques.	67
---	----

Originais disponíveis em linha - http://purl.pt/21846/4/cc-1362-8-r/cc-1362-8-r_item4/cc-1362-8-r_PDF/cc-1362-8-r_PDF_24-C-R0150/cc-1362-8-r_0000_capa-capa_t24-C-R0150.pdf ; http://purl.pt/21846/4/cc-1362-7-r/cc-1362-7-r_item4/cc-1362-7-r_PDF/cc-1362-7-r_PDF_24-C-R0150/cc-1362-7-r_0000_capa-capa_t24-C-R0150.pdf

- 23. Azambuja - Foz do canal.** 68
Museu Municipal Sebastião Mateus Arenque de Azambuja – Centro de documentação – Núcleo de Correspondência Postal – Postal n.º 1
- 24. Azambuja - Valla Nova.** 70
Museu Municipal Sebastião Mateus Arenque de Azambuja – Centro de documentação – Núcleo de Correspondência Postal – Postal n.º 2
- 25. Planta da proposta do percurso adjacente ao Canal da Azambuja. Elodie Marques**
- 26. Esquiço da proposta para a comporta na foz do Canal da Azambuja. Elodie Marques**
- 27. Corte diagramático do percurso adjacente ao Canal da Azambuja. Elodie Marques**
- 28. Fotografia aérea. 1948.**
Direção Geral do Território
- 29. Fotografia aérea. 1958.**
Direção Geral do Território
- 30. Fotografia aérea. 2018.**
- 31. Proposta de intervenção na foz do Canal da Azambuja. Elodie Marques**
- 32. Levantamento da envolvente do Palácio. 1988.**
CMA. GAT
- 33. Fotografia aérea da foz do Canal da Azambuja. Luis Prates. 2018.**
- 34. Fotografia aérea da foz do Canal da Azambuja. Luis Prates. 2018.**
- 35. Fotografia aérea da foz do Canal da Azambuja. Luis Prates. 2018.**
- 36. Fotografia aérea da foz do Canal da Azambuja. Luis Prates. 2018.**
- 37. Fotografia aérea do Palácio. David Dias. 2018.**

ANEXOS

se as viagens de Nova pela terra, e quartas,
 feitas das terras que se acham dentro destas, ha
 muita, e necessariamente, com o tempo de
 tempo de tempo de tempo.

2.^a O pagamento, e estabelecimento das terras
 em si, e a abertura de suas terras, e a
 cultura nos estabelecimentos, e grande
 parte do Brasil, e parte de Minas.

3.^a O pagamento de terras, e a abertura de suas
 terras, e a abertura de suas terras, e a
 cultura nos estabelecimentos, e grande
 parte do Brasil, e parte de Minas.

4.^a A parte de liberdade de transportar, e ab-
 ter as terras que se acham dentro destas,
 das suas viagens de terra, e parte de
 do mar, e parte de terra.

5.^a A parte de viagens de terra, e parte de
 do mar, e parte de terra, e a
 cultura nos estabelecimentos, e grande
 parte do Brasil, e parte de Minas.

com parte de terras, e parte de

6.^a A parte de terras, e a abertura de suas
 terras, e a abertura de suas terras, e a
 cultura nos estabelecimentos, e grande
 parte do Brasil, e parte de Minas.

7.^a A parte de terras, e a abertura de suas
 terras, e a abertura de suas terras, e a
 cultura nos estabelecimentos, e grande
 parte do Brasil, e parte de Minas.

8.^a A parte de terras, e a abertura de suas
 terras, e a abertura de suas terras, e a
 cultura nos estabelecimentos, e grande
 parte do Brasil, e parte de Minas.

Tinta repassada
 Bleed Through



Estado

No

3.ª Rep. an. 1246

892

Trata-se de...
 Uma relação...
 de...
 e...

O Governador Civi de Santa
 rem participa, que logo que to-
 mou conta do Governo do Districto
 tratara de dar execução ad' obras
 que tenha p'cedido, relativamente
 ao desbarramento e limpeza da
 Palla de' Acambujas, e querend'
 principiar por convocar, para
 uma reunião, as pessoas mais
 influentes do Districto, e as pro-
 prias Camaras Municipaes,
 foi obrigado por algum por mo-
 tivo de ser isto o tempo das im-
 p'rias, em que todos estao o cu-
 pado, porém diz que logo que
 isto acabar, terá logar a projecto
 da reunião, da qual espera que
 resultem muito bons os comple-
 mento da obra, reservando-se
 para em tempo conjuente
 dar parte do resultat.

M.O.P.
 ARQUIVO

...

P. P. G. L. em l. d.
 Outubro 1835.

Antes

O Governador Civi refer
 que no dia 9 de corrente, t'ra
 ra logar a... a...

847
Projectos de Engenharia de Obras. Regulando-se
em Agosto de 1836, com a respectiva planta sobre
a canalizacão da Colled'Aradubya.

Trabalhos das Coronas Engenheiras Jm. Carlos
de Figueiredo e Floriano de Azevedo, e de outros a meu
ma bella copia e sua planta.

M.O.P.
ARQUIVO

Nota
Devem estar na Secretaria de Minas.

Uma parte dos trabalhos de Engenharia
Segue abaixo nas Cartas.

Uns e outras foram ultimamente
se perdidos pela Commissão extinta de Terren-
ciais e Sr. D. J. de Palmetta mandou para
a Secretaria de Minas os trabalhos das duas Co-
ronas, que lhe foram perdidos com urgencia.

Notas dos papéis que se remetteram a Sr.
João Elias em virtude d'este pedido e
em ordem de S. Pa.

Letr - 842 - 1.º Officio de 5 de Novembro de 1839 - das
Coronas Jm. Carlos de Figueiredo e Floriano de Azevedo.

Tinta repassada
Bleed Through



Districto de Santarém

Relação de vencimentos de hum Official Engenheiro empregado no Districto de Santarém, no Mês de Junho de 1836

Nome	Emprego e cargo	Classe de vencimento	Quantias pagas em contos, mil e centos			Observações
			Mil	Centos	Reaes	
Antonio da Silva	Engenheiro	31	137000	68000	248000	

Supplico, vossa Magestade Real, que se queira dar a devida satisfação e pagamento ao referido Official Engenheiro Antonio da Silva, em conformidade com o que se pede, e assim se proceda, e assim se proceda, e assim se proceda.

Antonio da Silva

Ministerio de Minas e Contadoria - Foi presente a sua Magestade A Real e Officio do primeiro de Maio proximo passado, com que o Conselheiro Inspector das Obras publicas do Districto de Centro Luiz da Silva Mourinho d'Albuquerque, dirigiu a este Ministerio o Requerimento de Tenente de Engenheiro Francisco de Paula da Silva Regado, que pede ser pago das Gratificações e forogios vencidas na Commissão da Valle da Ambrym, e que elle deveu de Março a Junho de 1835. E conformando-se a Real Cõrte de S. M. com o parecer do referido Conselheiro, mandada pela Secretaria de Estado dos Negocios de Minas e Contadoria, as quatro folhas do vencimento, de que se trata, foy de que elle com os demais foy a sua disposiçao para Etitas e outras Obras publicas, para pagar ao mencionado Tenente Engenheiro os 1028940 rees, em que elles importam, ficando igualmente mandado saldar por elle o que se recebe em Junho seguinte, se o appresentar Títello legal assignado pelo respectivo Administrador Local, porquanto a foy da dita ley, que o Supplicante se deve se elle não chegou assim remittida a este Ministerio. Passadas as necessitades em 10 de Junho de 1837 e Anterior ao Dias d'Oliveira



Está conforme Secretaria das Obras publicas do Districto de Centro em quinze de Junho de 1837

Luiz Mourinho d'Albuquerque

EDITAL.

M. O. P.
ARQUIVO

JOZE AUGUSTO BRAAMCAMP, Commendador da Ordem de Nossa Senhora da Conceição de Villa Viçosa, e Administrador Geral do Districto Administrativo de Lisboa &c.

F AÇO saber que pela Secretaria d'Estado dos Negocios do Reino, me foi expedida a Portaria do theôr seguinte: = Ministerio do Reino = 3.ª Repartição = L.ª 4.ª = 618 = Sendo tão manifestas quanto importantes as vantagens que ao Commercio e agricultura das Provincias da Estremadura, Alentejo, e Beira Baixa, devem provir da facilidade da navegação do Tejo, removendo-se os obstaculos, que ora a tornão tão demorada e custosa, durante o verão, para alguns portos mais distantes de Lisboa, e impraticavel para outros; e sendo outro sim conhecida a possibilidade de melhorar a navegação do dito rio a ponto de a tornar facil não só para todos os pontos d'este Reino, onde ella passa, mas ainda para alguns do Reino vizinho: MANDA SUA MAGESTADE A RAINHA, que o Administrador Geral do Districto de Lisboa, abra concurso publico, pelo tempo de trinta dias, para toda a pessoa ou Companhia, que pretenda tomar por empreza os trabalhos necessarios para melhorar a navegação do rio Tejo, lhe apresentar as suas propostas, as quaes deverão vir acompanhadas com o programma das obras, sua descripção, e orçamento, e declararem mui expressamente todas as condições com que se pretende tomar a dita empreza, e no fim do prazo mencionado remetterá o mesmo Administrador Geral a este Ministerio todas as propostas, que lhe houverem sido apresentadas, junctamente com as informações e esclarecimentos, que sobre cada uma dellas julgar proprias a illustrar o Governo na resolução d'este importantissimo negocio. Palacio das Necessidades em 6 de Junho de 1839 = Julio Gomes da Silva Sanches.

Pelo que as pessoas ou Companhias, que pertenderem apresentar as referidas propostas e condições, o farão nesta Administração Geral, devendo ser escriptas em papel sellado, no prazo de trinta dias contados da data deste, a fim de serem submittidas á Deliberação de SUA MAGESTADE.

E para que haja geral conhecimento do referido, mandei publicar e affixar o presente nos logares do estillo. Lisboa 12 de Junho de 1839.

O Administrador Geral,

Joze Augusto Braamcamp.

Lisboa. Na Typographia da Academia das Bellas Artes.

RUA DE S. JOZE N.º 6.

836
 tua que tem a Commissão d'Estados, e fim de
 ajudarem os socorros, Medicoes. 8.^o

E igualmente necessario que se ordene o pa-
 gamento do alugor de um pequeno batel,
 quando for necessario proceder ás sondas, e
 procurar pelas Dalias.

Littra 10 de Março de 1839.

836
 M. e V. 2.

A maior parte dos trabalhos que aqui
 se mencionas achão se já feitos, em quan-
 to á Villa de Stambuja, pôem estes
 papeis para remetteres para as Cortes Com-
 ptozinhos, e me conta acharem-se em pa-
 der de Sr. da Nogueira, Esputado que foi
 daquellas Cortes. Parece-me que nenhuma
 d'ellas pode haver em mandar proceder
 ao resto dos trabalhos, e a mim a todo, e se
 não quizer eu poder apreciar aquelles já
 feitos, eu pelo Inspector das Obras de D. e
 de Lisboa; ou, o que me parece talvez me-
 lhor, pelo Sr. Comendador de Nova es-
 tra de Lisboa ao Porto, que têm boa gra-
 duação com pouco trabalho.

Com a color de
 minha p
 continuando
 talo
 mais



Em Ode. Março de
 1839 - Titaria e tem
 missões de Jovene na
 Imprensa de Lisboa de Lisboa



MINISTERIO
DA
GUERRA

2.º Director
1.º Repartição

276.215-312

866

M.O.P.
ARQUIVO

Alto e Ex. Sr.
M. e Ex. Sr.

Em resposta ao Officio de V. Ex. de 11 de Janeiro
de 1839, em que vossa Magestade se refere ao
Batalhão de Sapadores que se achava no Ocelino
dos Coroneis encarregados de levantar as plantas
e formarem o Plano das Obras para a re-
paração das Vallas d'Alambujy e Affinca, he
comprido por este officio, alguma gratificação,
tanto a honra de communicar a V. Ex. que as
mencionadas pessoas tem direito a gratifica-
ção de 1/20 de seus dias em que trabalharem.
Deos Guarde a V. Ex. a Secretaria do Estado
dos Negocios da Guerra em 14 de Março de 1839.
Alto e Ex. Sr. Ministro e Secretario
do Estado dos Negocios da Guerra

A. B. R. de Sá

MINISTERIO

DA
GUERRA

Secretaria Geral
1.º Repartição

veja

867

Vendo convenientemente regular uma gratificação para
os Sargentos de Batalhão d'Engenharia, que
sejam empregados em diversos trabalhos tanto em
campo como em obras de Quartas, em reparação de
Edificios Militares; He Sua Magestade servido de
terminar o Prêmio. Deu a todos as Praças emprega-
das nos trabalhos de levantamentos de cartas To-
pograficas se abem nos dias de effectivo trabalho a
gratificação de cento e vinte reis, a vista de Fichas
nominaes assignadas pelo Officio encarregado de
este serviço, e intercedidas pelo General do
Exercito de Real campo de Engenharia, as quaes deverão
ser pagas pelo Tribunal das Obras Militares
seguinte. Deu as Praças que forem empregadas
em obras de Quartas, em reparação de Edificios
militares sejam elevadas com cento e vinte reis
diarios nos dias de effectivo trabalho, sendo o Solda-
do, e com cinquenta reis, sendo Subalferdey, ou
aprendiz, dando-se a cada um por igualmente salis-
fado pelo Tribunal das Obras Militares com
as formalidades que forem convenientes para a execu-
ção de seu respectivo Regulamento, e para a devida
fiscalização da Real Fazenda. He Siquel de
vossa Magestade, de V. Ex. de Sua Magestade, chey
tanto do Vizor da Real Armada, quanto do Marinha,
e tanto assim contentes, e faça executar. Palácio
de Governo em vinte e cinco de Outubro de mil e trezentos
e trinta e sete. Em duas folhas.

M.O.P.
ARQUIVO

Esta conforma
Siquel Jac. Martens Santos

496

abertura das Villas de Alparca e da Azambuja
já ha muito projectada.
Deo. C. a V. ex. Palacio das Cortes em 14 de Março de 1838.

M. Ex. Mr. João de Oliveira
Secret. do Estado interno do Reino

Carta de habilitação de concessão
de habilitação secreta

3 No. de L. de 27 de Julho de 1839. 497

M. Ex. Mr. João de Oliveira
Secret. do Estado interno do Reino

Na q. Cert. se em virtude de alguma indicação do Rey se foi determinado em Portaria do Ministerio a mandar se proceder a cargo de P.º, dadas a O. de 18 de Junho de 1839, se ha a honra d'enviar a V. Ex. a duenda, memoria e Memoria relatada a Villa de Alparca e Azambuja, e que denjamos como projecto para a C. e q. estes se p.º para se p.º a concessão da mesma villa. A Com. de Habilitação de Alparca e Azambuja em 14 de Maio de 1839.

M. C. P. ARQUIVO

M. Ex. Mr. João de Oliveira
Secret. do Estado interno do Reino

João Carlos de F. Rodrigues
Ex. C.º em 16 de 4º

Antonio de S. M. M. M.
Ex. C.º em 16 de 4º

Repetição
Repetition of Image



498

[Faint handwritten text at the top of page 498]

[Main body of handwritten text on page 498]

[Handwritten signature or name at the bottom of page 498]

[Faint handwritten text at the bottom of page 498]

499

*Memoria
de la Villa de Alamburgo*

499

M.B.P.
ARCHIVO

[Main body of handwritten text on page 499, starting with 'Yo el Sr. D. ...']

Inta repassada
Bleed Through



96

Circumetto

A. quanto importará a Obra para tomar navegação
a Valla d' Arambuja desde a sua foz até a foz de Pua.

M.O.P.
ARQUIVO

Talão geral a respeito da Obra

Devide-se esta obra em tres partes, consistindo
a primeira de humas novas Vallas, que emanando, e
tomando a mesma direcção de hum grande ramal
da Antiga, corta actual seguimento no sitio chama-
do a Barravieira, e vai desembocar no rio a 485
braças ao Sul da Corte dos Cavallos. A Plan-
ta mostra quanto se encorta a distancia, e se e-
vita as muitas voltas que se haõ para se chegar
a actual desembocadura, a qual está obstruida
de cabeças d'areia.

Consiste esta primeira parte em humas esca-
vacão de 427 braças em linha recta, e de largura
de 15 braças na boca, e 7½ no fundo, e de 20 a
25 palmos de profundidade com o talude com
respondente, e no lado p' em tres comprimentos
de hum e outro lado, hum revestimento de pa-
chinas e estacas, para obter a os estroamentos
das torras, tendo os necessarios escanthes para as
aguis

as águas das cheias que ~~se inundam~~ nos Campos.

A 2.^a parte he hum traveira que corre para desviar a achial corrente, e encaminha a ella para a direcção projectada; e consta de hum maciço de hum bloco da figura de hum trapézio de 57 braças de comprimento, quinze no fundo, 4 1/2 de altura, sem procurar de maiores dimensões por isso que as águas que entram pela foz existente, se ha de equilibrar com as da Valla, e esta o nao ataca em sentido perpendicular, e sim o vaza parallelamente. Elle he formado por cofres de 20 braças tornas nas por duas fileiras de estacas batidas a Macaco, a 3 palmos de intervallo, e a 5 entre si; sendo sobre o comprimento introduzidos pares de daltichovins recheados de 1 1/2 de Cabeça e 10 de comprimento, e pelo interior reforçado com outra cinta de 5 palmos de elevancia a pedras picadas; emais para o interior, outra fileira de estacas a 15 palmos das que vão exteriormente, e presas alternadamente com Carvões de B.

A 3.^a parte he a limpeza dos Espargos das Urdas da Valla, que tem corrido para o centro, e não se diminuem a

a largura da mesma Valla como esta gnia se agoras por entre si Caniões e outros obstaculos segue na com alguns propulsores

Dimensões da Valla

Comprimento 427 braças: náveca 15:
no fundo 1 1/2: e de altura 2

Por ~~Impressão~~ ~~colubas~~ ~~o~~ ~~obstáculos~~ ~~na~~ ~~Valla~~

Por Impressão colubas o obstáculos na Valla, para se fazer, caber cada braça de 10 palmas desta Valla por 14 @ 400, mais 427 @ 200 6.148 @ 300

M. O. P.
ARQUIVO

Quantidade e Despesa dos Materiaes

1768	Estacas de dentro de 20 palmos e de Cabeça .. a 400	6832 @ 200
1768	Das de de do de e de de .. a 300	512 @ 400
1768	Daltichovins P. Cantar, cabreiros, de 20 palmos .. a 240	409 @ 920
6832	Estacas de Fachina de 8 al. .. a 60	409 @ 920
244	Carvões de Mato, para combater a B. de al. .. a 600	97 @ 600
8540	Braças de dentro a Esparto .. a 5	42 @ 700
5124	Impressão de Cantar .. a 30	153 @ 720
300	Impressão de Cantar, feito de formiga, na a Manihouvi, Colubas .. a 300	900 @ 000
	Sum da Impressão, Impressão o Materiaes ..	9.358 @ 260

Transporte 9.358@260

Despesa Relativa a Fornas

1100 Fornas de Carpenteiros para limpar, encabeçar e aquecer, armar andaimas e bater estacas... a 400 4400000

1100 O^o de serventes para carpinteiros e construção de taliechões... a 240 2640000

Transportes as Fornas At 7040000

2^a Parte Través

Quantidade e despesa dos Materiaes

900 Cifras de Pinta de 25 palmos de Cabeça, a 480 4320000

200 Linheiros de 18 por-tão, quatro de grau... a 200 1800000

450 Barriles de 12... a 80 360000

4864 Estacas de Facha... a 60 291840

1248 Galapões de 10 palmos de Comprimento e 1/2 de grau... 690485

60 de Peças de madeira d'aposte... a 5 300400

25000 Peças de Cortado... a 30 810000

1224 Ferras de Alvenaria grossa emenda... a 320 5832880

Transportes os Materiaes At 1:704@605

Despesa relativa a Fornas

3000 Fornas de homens e rapazes para a remoção de 1000 braças cubicas de terra transportada da proximidade da 11:062@865

Transporte At

obra, hum e outro... a 160 1:2800000

515 Fornas de Carpenteiros... a 400 2060000

400 O^o de serventes hois... a 240 960000

Transportes as Fornas... At 1:5820000

3^a Parte Simplicidade da Valle

Por 5000 Braças de Linhas d'Equiparal com alguns recortes das pontas que detacão da terra, segundo entenderão os Meestres Valiaiores, a 22400 reis... 13:4400000

Expropriação

Para expropriação da terra aonde se deve abrir a nova Valle com suas ardeas, que valle hum moio vinte e hum alqueires e tres quartas, estimada pelo lavrador do pua, por ser da melhor qualidade em... 1:2000000

M.O.P. ARQUIVO

Tomou At 14:6400000

Impostancia Geral da Obra At 27:988@865

Observações

Não entrou neste Orçamento o ven. cimento do Meeste emais Empregados;

assim como a de forraentas, emais utancio
 lio, Carcamo de Macaio B.C.

Quarta em Valada 18 Maio 1839

Seu Excmo. Sr. Governador
 Sr. João de Deus Moraes
 Com. Excmo.

279. 22. 31/30 Junho 8 me 572
 M e Ex. Sr.

Officio ao Sr. Governador, Presidente da
 Commissão em 23 de Janeiro de 1839

Tendo-me V. Ex.º efficiado em 23 de Janeiro ul-
 timo para que interposse a minha opiniao
 arripito de pretender a Commissão encarrega-
 da de examinar o Projecto de encanamento de
 Tejo que se posejem a disposicao da Repartição
 das Obras Publicas as Madeiras que fosse neces-
 sario cortar em se devarios Pinhais pertencentes
 a Fazenda Nacional situados a margem do
 Tejo para levar a effeito o dito Projecto, cumpre-
 me enviar a V. Ex.º para seu conhecimento, e
 em resposta ao citado Officio, e inclusa copia
 authentica da Informaçao que sobre esta pum-
 pto se houve da Contadoria do Tesouro Publico
 Nacional em 20 do corrente mes, com a qual
 me conforme

M.O.P.
 ARCHIVO

Deo guarde a V. Ex.º Secretaria de Estado do
 Negocio da Fazenda 23 de Fevereiro de 1839
 M e Ex. Sr. Secretario
 do Estado do Negocio da Fazenda
 José do Siqueira Pires

376 L4-1363

J. J. M. C. m. L. 873

Nota a favor de pagar as mais de 16^{as} lidas as
pagas relativas as áreas de encampamento da Villa d'Algarveja que
acompanham a Portaria de 3^a de agosto de 1839, e a Portaria de 11 de Junho
de 1840, e a Portaria de 11 de Junho de 1840, e a Portaria de 11 de Junho
de 1840, e a Portaria de 11 de Junho de 1840.

1^a de Agosto de 1840 - Lisboa 27 de Agosto de 1840

J. J. M. C. m. L. J. J. M. C. m. L.
Linha de Lisboa 27 de Agosto de 1840



La avenue de 16^{as} lidas

11 de Junho de 1840

J. J. M. C. m. L. J. J. M. C. m. L.

Officio de Camara dos Deputados em 27 de Agosto de 1840

Papeis relativos a Villa de Algarveja⁸⁷³
remettidos a Camara dos Deputados
em 27 de Março de 1843 -

Decreto de 25 de Outubro de 1837 - L. P. - 233 -

Mapa remanente das lidas e campos das encampadas em
que pertencem a administração pelo Pop. em Provincia dos lidos e
Villa de -

Off. do Prefeito da Intendencia informando em 12 de Julho de
1835 um requerimento sobre compra de 40 contos para ser
compra a dita Villa = 3.º P. = 1246 =

Off. do Governador Civil de Santarém em 29 de Setembro de
1835 = 3.º P. = 1246 =



Off. do 1.º de Outubro de 1835, em que se inclui o plano
de remissão dos terrenos Proprietarios confinantes da
Villa de Algarveja para combinação sobre os meios de
sua abstração, incluindo as mais off. dirigidas ao J. C. de
Santarém, e a Villa de Algarveja e a Villa de Algarveja
em Costa Portuguesa e um requerimento assente no saido ten-
cin a Provincia dos lidos e -

Off. do Prefeito da Intendencia de 21 de Outubro de 1835 nome-
ando um off. de Algarveja p.º de compra de 40 contos
para a dita Villa =

Off. do 1.º de Novembro de 1835 = 3.º P. = 2457 =

Off. do Governador dos lidos e de 18 de Novembro de
1835 = 3.º P. = 2367 =

Off. do 1.º de Dezembro de 1835 = 3.º P. = 2457 = in-
cluem de compra de remissão dos terrenos que
pagos os Encampados da dita Provincia -

910

910
Vossa Magestade, que se ter vindo da
primeira vez com os mesmos pa-
peis, ficara em poder de algum
dos Membros da Commisao d'esta
ministraçao Publica, que a não
restituiu.

Eu o que me cumpre dizer
a Vossa Magestade, em resposta ao seu dito
Officio.

Deo C. a Vossa Magestade Secreta-
ria da Camara do Rio de Janeiro em
17 de Agosto de 1843.

Ilmo. Sr. Conde de Barão
& Felizesas.

Niquel Tex. da Costa



Pela 3ª Rep. do lto
ministerio de Neve

17
Officio do Sr. Desputado Geral, ao Official
Mestre Scriptor de Cartas e das Cartas
(Camara dos Deputados) em 17 de Agosto de
1843

370.58=0=119-

911

37
P. v. a lto
M. e lto

M. e lto

M.O.P.
ARQUIVO

Entre os papéis que me foram enviados com a
Cartaria de N.º de 18 do corrente relativa a
Valla da Gramma e Campo de Ribatija, foi
se mencão de uma planta com o projecto
do Tenente Superiôr Francisco de Paula de
Souza Regado, sobre o melhoramento de canal
d' Gramma, e sendo esta planta e que me
thou um pouco mais para o objecto de que se
tracta, e justamente a que devio de acompa-
nhar os referidos papéis.

Se fosse possível que ella apparecesse,
muito a estimaria, em porque tenho noticias
de que o trabalho meo tem feito, e que me
te auxiliaria a redacção do programma que se
exige.

Deo guarda a lto Lisboa 26 de Julho de 1843

M. e lto
Deputado da lto lto

Francisco de Souza Texeiras

3701-D-119-209
 M. O. F.
 Ex. Mr.

M. O. F.
 ARQUIVO

Os papéis respectivos a' Villa d' Agambuja de que trata o Officio que V. Ex.^{cia} me dirigio em data de 5 do corrente, foram rebituidos aos autos vieram dessa Secretaria, sem que fossem antes rebituidos a Commissão alguma, e por consequencia a Planta que V. Ex.^{cia} accusa no seu dito Officio, não podia ser desviada do mesmo papéis, deduzindo-se daqui que se ella não foi a' por que não veio com elles.

Fulgo que esta Planta é a mesma que já em 1840 se não achava junta ao papéis e que em
 seis

Na mesma conformidade e data a todos os Administradores Geraes dos Districtos do Continente, e Ilhas Adjacentes.

Agosto
12.

ILL.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. — Achando-se consignada na Lei do Orçamento de 31 de Julho ultimo, na parte relativa a este Ministerio, a quantia de um conto e setecentos mil réis para as despesas que devem fazer-se com o Engenheiro Hydraulico A. Scheerboom, o qual por intermedio do Consul Portuguez em Amstardam offereceu incumbir-se dos trabalhos necessarios para o melhoramento da barra do Douro; e convido, á vista da grande utilidade da obra, tentar todos os meios de quanto antes a levar a effeito, rogo por isso a V. Ex.^a se sirva de, com a possível brevidade, mandar pôr á disposição do dito Consul até á quantia de seiscentos mil réis, a fim de o habilitar a pagar ao mencionado Engenheiro as despesas inherentes ao seu transporte a este Reino, uma vez que ainda se conserve disposto a vir encarregar-se de semelhantes trabalhos.

14.

Deos guarde a V. Ex.^a Secretaria d'Estado dos Negocios do Reino, em 14 de Agosto de 1839. — Ill.^{mo} e Ex.^{mo} Sr. Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Fazenda. — *Julio Gomes da Silva Sanches.*

MINISTERIO DA FAZENDA.

TENDO o Governo de offerecer á consideração das Côrtes, na proxima futura Sessão Legislativa, uma Proposta de Lei permanente para o lançamento da Decima e Impostos annexos fundada no que a experiencia tiver mostrado indispensavel para que a repartição e cobrança deste importante encargo Nacional, se façam não só com a maior igualdade e justiça, e sem quebra ou offensa dos interesses da Fazenda Publica, mas tambem nas épocas em que mais facilmente poderem realizar-se, por interesse do servigo, e commodidade dos contribuintes; e Tomando em Consideração a grande vantagem que resultará de incumbir-se a uma Commissão, composta de pessoas de reconhecido saber e experiencia, a confecção de um Projecto sobre tão ponderoso assumpto, sendo auxiliado com os esclarecimentos e noticias que o Thesouro Publico ou quaesquer Authoridades ou Funcionarios Fiscaes lhe ministrarem, sobre os inconvenientes e embaraços que nos ultimos cinco annos a experiencia houver manifestado na execução das Leis do lançamento da Decima e Impostos annexos: Hei por bem Crear para este fim a referida Commissão, que será composta dos Conselheiros José Antonio Maria de Sousa e Azevedo, e José Joaquim Gomes de Castro, de José Antonio de Faria Carvalho, Antonio Delgado da Silva, Joaquim José de Moura, Francisco dos Santos Pinto, e Olympio Joaquim de Oliveira, que de entre si escolherão Presidente e Secretario, a qual se estabelecerá em uma das Salas do Edificio do Thesouro Publico que lhe for designada, e poderá officialmente requisitar do mesmo Thesouro ou de quaesquer outras Repartições, e Authoridades, todas as Informações e esclarecimentos de que precisar para o desempenho desta incumbencia, cujo resultado Confio que fará subir á Minha Real Presença com a maior brevidade possível, para poder meditar-se, e ter opportunamente apresentada ás Côrtes a Proposta que o Governo adoptar, acerca deste importante objecto.

5.

O Conselheiro Manoel Antonio de Carvalho, Ministro e Secretario d'Estado interino dos Negocios da Fazenda, assim o tenha entendido e faça executar. Paço de Cintra, em cinco de Agosto de mil oitocentos trinta e nove. — RAINHA. — *Manoel Antonio de Carvalho.*

DIARIO DO GOVERNO N.º 194. — 17 DE AGOSTO.

MINISTERIO DO REINO.

DONA MARIA, por Graça de Deos, e pela Constituição da Monarchia, RAINHA de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os Nossos Subditos; que as Côrtes Geraes Decretaram, e Nós Sanccionámos a Lei seguinte:

Artigo 1.º São authorisadas, pela presente Lei, as Camaras Municipaes do Santarem, Cartaxo, e Azambuja, para conjunctamente contrahirem um emprestimo até á quantia de duzentos contos de réis, a fim de levar-se a effeito a disposição

1839.
Julho
30.

Anexo 22:

Anexo 22.1:

Outubro
30.

do Decreto de vinte e cinco de Outubro de mil oitocentos trinta e seis, relativa ás obras necessarias para a limpeza e abertura da valla denominada d'Azambuja.

Art. 2.º Poderão as mencionadas Camaras Municipaes de Santarem, Cartaxo, e Azambuja, hypothecar para o pagamento do capital e juros, não só o rendimento do imposto de navegação, constante da tabella junta, que faz parte da presente Lei, mas tambem o da contribuição annual, que na conformidade das Leis se ha de lançar a cada moio de terra dos campos por onde a valla corre.

§. 1.º Os direitos de navegação, de que tracta a referida tabella, poderão ser alterados, para menos, pelas referidas Camaras Municipaes, quando assim convier ao bom resultado da obra.

§. 2.º A contribuição mencionada neste Artigo, será repartida pelos tres Concelhos, na seguinte proporção: o de Santarem concorrerá annualmente com a quantia de novecentos e sessenta mil réis; o do Cartaxo com a de quatro contos quarenta e um mil e seiscentos réis; e o de Azambuja com tres contos cento setenta e sete mil e seiscentos réis.

Art. 3.º As obras mencionadas no Artigo 1.º desta Lei principiarão, o mais tardar, dentro de um anno depois da sua promulgação.

§. unico. No caso de não se cumprir esta clausula, fica o Governo authorisado para contractar com alguma Empresa, em concorrencia publica, a construção das ditas obras, podendo desde logo estipular para este effeito, até ao maximo da contribuição, e direitos de que tracta esta Lei.

Art. 4.º Fica revogada toda a Legislação em contrario.

Mandamos por tanto a todas as Authoridades a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer, que a cumpram e guardem, e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contém. O Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Reino a faça imprimir, publicar, e correr.

Dada no Paço de Cintra, aos trinta de Julho de mil oitocentos trinta e nove.

— A RAINHA com Rubrica e Guarda. — *Julio Gomes da Silva Sanchez.*

Carta de Lei, pela qual Vossa Magestade manda executar o Decreto das Côrtes Geraes, que authorisa as Camaras Municipaes de Santarem, Cartaxo, e Azambuja, para conjuntamente contrahirem um emprestimo até á quantia de darentos contos de réis, a fim de se levar a effeito a disposição do Decreto de vinte e cinco de Outubro de mil oitocentos trinta e seis, relativa ás obras necessarias para a limpeza e abertura da valla denominada d'Azambuja, pela forma na mesma Carta do Lei declarada. — Para Vossa Magestade ver. — *João de Robredo, a lex.*

Tabella do imposto que devem pagar, no acto da entrada, ás embarcações que navegarem na valla d'Azambuja.

30.

Uma barco de lotação de cinco a dez moios, quatrocentos oitenta réis.	480
Idem de dez a vinte ditos, oitocentos réis.	800
Idem de vinte a trinta ditos, mil e dozentos réis.	1300
Idem de trinta a quarenta ditos, mil e seiscentos réis.	1600
Idem de quarenta a sessenta ditos, dois mil e quatrocentos réis.	2400
Barco de Vapor, dois mil e quatrocentos réis.	2400
Bote de dous remos, duzentos e quarenta réis.	240
Dito de quatro ditos, quatrocentos e oitenta réis.	480
Dito que tiver mais do quatro remos, por cada remo cento e vinte réis.	120
Barcos de pesca.	...

Palácio de Cintra, em 30 de Julho de 1839. — *Julio Gomes da Silva Sanchez*

###00011

Apostó
13.

TENDO a experiencia mostrado a urgente necessidade de se fazerem algumas alterações nos diversos Regulamentos existentes sobre a administração da Real Casa de Nossa Senhora da Nazareth, para mais facilmente se poderem alcançar os fins daquelle pio Estabelecimento: Hei por bem Conformando-Me com o parecer do Conselheiro Procurador Geral da Corôa Decretar o seguinte:

Artigo 1.º Haverá na Real Casa de Nossa Senhora da Nazareth uma Mesa para sua administração, composta de um Administrador, e de quatro Deputados com dous Substitutes por Mim nomeados sobre lista triplex para cada cargo proposta pelo Administrador Geral do Districto de Leiria.

Art. 2.º No impedimento do Administrador, seirá em seu lugar o primeiro Deputado, e em lugar deste o primeiro Substituto.

§. unico. A precedencia será regulada pela idade, e quando a idade for igual, pela ordem da nomeação.

DONA MARIA, por Graça de Deus, RAINHA de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os Nossos Subditos, que as Côrtes Geraes Decretaram, e Nós Queremos a Lei seguinte:

Artigo 1.º Fica o Governo authorisado a contractar com alguma Companhia ou individuo a construcção das obras necessarias para tornar navegavel em todas as estações do anno a valla denominada da Azambuja, podendo para esse effeito:

1.º Estipular até ao maximo da contribuição e direitos estabelecidos pela Lei de trinta de Julho de mil oitocentos trinta e nove.

2.º Modificar, de accordo com a Empreza, a tabella dos direitos de navegação, que faz parte da mesma Lei, dos quaes devem ser bases principaes as distancias auidadas pelas Embareações, o peso e natureza da sua carga, com tanto que pelo transito de cada distancia de mil duzentas sessenta e duas, a duns mil quinhentas e vinte e cinco braças, não pague cada quintal mais de cinco mil réis.

3.º Segurar á Empreza a importancia da contribuição annual mencionada no Artigo 2.º da citada Lei.

4.º Contractar com a Empreza o que mais conveniente lhe parecer sobre a navegação do canal, ou valla, de barcos movidos por vapor, de barcos de carreira para transporte de passageiros, e de barcos que atravessem o canal, com tanto que estas se não fique pagando direitos maiores do que se paga actualmente.

5.º Conceder á Empreza a faculdade de construir cães nas margens do canal, e pontes sobre elle; com tanto que nos primeiros se não paguem direitos maiores do que se pagam nos cães da Companhia de Navegação por Vapor no Têjo e Sado, e nas segundas se não pague mais do que se pagava na ponte do Reguengo sobre o mesmo canal.

6.º Segurar á Empreza o juro annual de cinco por cento do capital que ella tiver dispendido, fazendo-lhe entregar, nos annos em que o producto liquido dos seus interesses fór inferior a cinco por cento do dito capital, a somma necessaria para fazer a importancia dos mencionados cinco por cento, que lhe será paga pelo Thesouro Publico.

7.º O contracto e concessões a elle relativas não poderão ter duração superior a quarenta annos contados da celebração do Contracto.

Art. 2.º O Governo cederá gratuitamente á Empreza o Convento arruinado das Virtudes, e lhe concederá, tambem gratuitamente, a faculdade de cortar, ou fazer cortar nos pinhaes nacionaes mais proximos todas as madeiras necessarias para a construcção das obras, e para o seu futuro intertenimento, mediante a fiscalisação necessaria, tanto para que se não damnifiquem as mattas, como para se mostrar a legitima applicação da madeira cortada.

Art. 3.º A Empreza para se habilitar a executar sem demora as obras que deve fazer, poderá tomar de emprestimo até á quantia de cento e sessenta contos de réis, e hypothecar ao pagamento do seu capital e juros, além do capital das suas acções, e das mesmas acções, todos ou parte dos rendimentos e interesses, a que ella tiver direito, de qualquer natureza que elles sejam.

Art. 4.º A Empreza poderá dispôr para regas, das aguas do canal que não forem necessarias para a navegação.

Art. 5.º Permittir-se-ha á Empreza a livre acquisição de uma draga e barcos respectivos, e de quaesquer maquinas, ou aparelhos necessarios para a execução das obras, e limpeza do canal, bem como de barcos para a navegação delle com os seus aparelhos respectivos, e isto em qualquer parte que lhe convenha fazer a dita acquisição, podendo os mesmos objectos ser introduzidos no porto de Lisboa, seja directamente, ou por baldeação de qualquer outro porto sem direito algum, e reexportados do mesmo modo, quando assim convenha á Empreza, mediante a fiscalisação precisa, para evitar qualquer desvio ou fraude.

Anexo 24:

viço temporario da Igreja, se recusarem a isso, uma vez que não continuem a receber o vencimento dos Titulos de renda vitalicia cumulativamente com a congrua desses Empregos para que foram nomeados. E querendo a mesma Augusta Senhora providenciar a ambos os respeito, já conciliando para com os Egressos (que estejam no primeiro caso de que se tracta) os interesses da Fazenda Nacional em tudo quanto seja compativel com a medida adoptada pelo Decreto de 30 de Maio do corrente anno; e já harmonizando a conveniencia do serviço da Igreja com os encargos dos povos: Manda Sua Magestade que V. Em.^a fique na intelligencia de que, aquella medida se deve entender limitada a serem guardados em deposito seguro os Titulos de renda vitalicia dos referidos Egressos, para lhe serem restituídos logo que, por virtude de ordem legal, sejam exonerados dos Benefícios que exerciam; e de que a respeito dos Egressos que optarem pelo vencimento de seus Titulos, deve V. Em.^a conceder-lhes esta opção, dando immediatamente parte para se providenciar, por não ser licito a accumulção de dous proventos. E acontecendo que, qualquer Egresso se recuse a Emprego temporario para que foi chamado, uma vez que se lhe não permitta vencer conjunctamente a prestação e a congrua, cumpre que V. Em.^a lhe faça saber que deve aceitar, optando pelo vencimento de um dos proventos, participando no caso de recusa, a fim de se suspender a respectiva prestação; por quanto todos os Egressos, subsidiados pelo Thesouro, têm obrigação de prestar-se, segundo suas forças o permittam, ao serviço da Igreja.

Deos guarde a V. Em.^a Secretaria d'Estado dos Negocios Ecclesiasticos e de Justiça, em 30 de Novembro de 1844. — Em.^{tas} e Rev.^{tas} Senhor Cardeal Patriarcha. — Antonio Bernardo da Costa Cabral.

No Diario do Governo de 4 de Dezembro N.º 287.

DONA MARIA, por Graça de Deos, RAINHA de Portugal e dos Algarves, e seus Dominios, etc. Fazemos saber a todos os Nossos Subditos, que as Córtes Gerais Decretaram, e Nós Queremos a Lei seguinte:

Artigo 1.º É confirmado e convertido em Lei o Contracto celebrado pelo Governo, e o Marquez do Fayal, e outros, em data de vinte e três de Março de mil oitocentos quarenta e quatro, para a canalização lateral do Têjo, desde as Onias até Azambuja, e mais obras e serviços designados no mesmo Contracto; cujas condições acompanham a presente Lei, e della fazem parte.

Art. 2.º Fica revogada toda a Legislação em contrario.

Mandámos por tanto a todas as Authoridades, a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer que a cumpram, e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contém.

Os Ministros e Secretarios d'Estado dos Negocios do Reino, e da Fazenda a façam imprimir, publicar, e correr. Dada no Paço de Belém, em trinta de Novembro de mil oitocentos quarenta e quatro. — A RAINHA com Rubrica e Guarda. — Antonio Bernardo da Costa Cabral. — Conde do Tojal.

Condições do Contracto celebrado entre o Governo de Sua Magestade e o Marquez do Fayal, e outros, para a canalização lateral do Têjo, desde as Onias até á Azambuja, e mais obras e serviços de que tractam as mesmas condições.

Artigo 1.º **A** COMPANHIA obriga-se ás seguintes condições:

§ 1.º A canalizar, em beneficio da navegação e melhoramento agricola e sanitario dos campos adjacentes, o systema de aguas que affluem ao Têjo por meio da actual Valla denominada da Azambuja.

§ 2.º O systema de canalização da Companhia consistirá nas seguintes partes: primeira na abertura d'uma nova Foz para o desaguio do canal no Têjo, a qual será aberta no sitio denominado — Terra do Carril do Concelho — entre a Foz actual da Valla e da — Côte dos Cavallos —: segunda da abertura de um novo canal de junção do Têjo com a Valla actual, dirigido d'um ponto da Valla no sitio do Xixareira sobre a nova Foz, segundo o projecto confeccionado pelos Engenheiros hydraulicos Otis: terceira da actual Valla denominada da Azambuja, das Virtudes, e da Asseca, desde a junção do novo canal de desaguio, até à confluencia das Vallas de Almozer, Rio Maior, e da Asseca: quarta d'um novo canal de comunicação do Têjo, com o systema supradescrito, dirigido d'um ponto da margem do Rio nas Onias, aonde se abrirá a Foz de Montante dos canaes a um ponto de systema proximo á Ponte da Asseca.

§ 3.º A tornar navegavel em todas as Estações o supradito systema de canaes, e a conserva-los sempre promptos para a navegação, excepto nas occasiões em que estiverem cobertos pelas grandes cheias do Têjo, fazendo a Companhia para este fim, todas as obras e reparos necessarios.

§ 4.º O systema de canaes será navegavel desde a Foz de Jusante, até — Cabeço de Guião — por Fragatas de 60 moios, ou 625 quintaes, e de — Cabeço de Guião — pela Ponte da Asseca, e no Canal das Onias, até á Foz de Montante, por barcos chatos da lotação dos maiores que actualmente remontam o Têjo, até Abrantes, e finalmente desde a Ponte da Asseca, até á confluencia das tres Vallas, por barcos chatos, ou allijos de mediana capacidade.

§ 5.º No canal serão construidas as comportas e represas que demandar o bom regimen, e economia das aguas, sendo duas dellas ao menos represas de camaras, ou de concha (Ecluses a sas), uma destas no Canal da Azambuja, e a outra no das Onias, especialmente destinada a regular a entrada das aguas do Têjo no canal, e a prohibir que ellas alli entrem com mais facilidade do que até agora na occasião das cheias.

§ 6.º Praticar-se-hão caminhos de sirga nas margens do canal, um dos quaes pelo menos será proprio para sirgar com bestas, e estes caminhos serão francos para o sirgadoiro de todos os barcos que navegarem no canal.

§ 7.º Para o enxugamento dos terrenos pantanosos visinhos ao canal obriga-se a Companhia a fazer as obras necessarias, quando os proprietarios lhe entreguem para esse fim, e antes do começo das obras, a importancia orçada do seu custo, obrigando-se os mesmos proprietarios a entregar-lhe um premio de quinze por cento sobre o custo effectivo das mesmas obras depois de concluidas. A differença entre a despeza orçada e a effectiva será saldada por quem competir. Esta regra geral poderá ser alterada por quaesquer convenções, que entre si possam fazer a Companhia, e os interessados em cada caso particular.

§ 8.º Para a irrigação das terras onde poderem ser levadas as aguas excedentes do canal, obriga-se igualmente a Companhia a fazer as obras necessarias quando os proprietarios lhe entreguem previamente o custo orçado das mesmas, e previamente estipulem um preço pelo uso das mesmas aguas, e a differença entre a despeza orçada e a effectiva será saldada neste caso como no do paragrapho antecedente.

§ 9.º A Companhia conservará, melhorará, ou construirá de novo nas margens do canal os cães que forem mistér para o cómodo serviço de generos e passageiros, sendo um delles na Ponte da Asseca, e os outros nos logares mais frequentados do canal.

§ 10.º A Companhia promptificará bebedouros para os gados, ou seja melhorando os que existem juntos das pontes, ou fazendo outros de novo em que as aguas se renovem quando for necessario.

§ 11.º A Companhia dará escuante áquellas aguas dos terrenos circumvisinhos que ficarem privados delle em consequencia das suas obras, e bem assim áquellas que escorrendo dos canaes possam ser prejudiciaes ás terras visinhas.

§ 12.º A Companhia adquirirá á sua custa os terrenos de que precisar para as suas obras, e que lhe não forem cedidos pelo Estado por não pertencerem a este, sendo auxiliada pelo Governo quando for preciso recorrer a expropriações judicias.

§ 13.º Compete á Companhia a reparação e substituição das porções das pontes existentes sobre o canal, que fôrem destruidas, ou damnificadas pelas suas obras, e isto de forma que o transitto das mesmas pontes fique pelo menos tão cômodo como antes era, e que os declives do novo pavimento nunca excedam a um palmo vertical sobre quatorze palmos horizontaes.

§ 14.º Compete á Companhia entreter desde a Foz de Jusante, pela Ponte da Asseca até á Foz de Montante, ida e volta, uma carreira diaria para passageiros effeituada em barcos cobertos movidos a vapor, ou sirgados por bestas.

Art. 2.º Para cabal desempenho das obrigações que incumbem á Companhia pelo Artigo 1.º deste Contracto, são-lhe conferidas as seguintes facultades.

§ 1.º Adquirir e possuir terrenos, e quaesquer propriedades de que precise para satisfazer as condições deste Contracto, podendo aliena-las quando assim lhe convenha.

§ 2.º Derivar do Têjo a agua necessaria para alimentar o systema de canaes supramencionado: aproveitar para o mesmo fim as aguas das marés, e encanar quaesquer outras, limpar, profundar, e alargar quaesquer vallas, esteiros, ou ribeiros que communicam com os canaes, ou que embarcem a construcção ou uso das obras que a Companhia é obrigada a fazer, podendo alterar as margens das mesmas vallas, esteiros, ou ribeiros, construir passagens para as aguas sobre os terrenos a elles proximos, e compellir os proprietarios dos terrenos por onde elles passam, a fazer os encanamentos, limpezas, e mais obras a que são obrigados pelas Leis vigentes, e pelas disposições e posturas locaes.

§ 3.º Construir em quaesquer logares, para isso convenientes, reservatorios de aguas para alimentos dos canaes, e todas as obras necessarias para a elles conduzir as aguas, e para as levar delles aos canaes; e bem assim quaesquer outras construcções que fôrem precisas para o preenchimento dos fins deste Contracto, incluso o emprego de quaesquer machinas para elevar as aguas, limpar canaes, ou por qualquer maneira auxiliar os seus trabalhos.

§ 4.º Cortar dos arcos das pontes existentes, exceptuada a da Asseca, aquelles por baixo dos quaes passar o canal, substituindo-os segundo as condições estabelecidas no parographo decimo terceiro do Artigo primeiro deste Contracto.

Art. 3.º Em compensação das despesas que a Companhia tem de fazer para a canalização e mais obrigações que lhe incumbem pelo Artigo primeiro do presente Contracto, são outorgadas á Companhia as seguintes concessões, fruições, e vantagens.

§ 1.º A Companhia possuirá por espaço de quarenta annos, contados da confirmação legal do presente Contracto, a propriedade da Valla da Azambuja, suas margens e aguas, desde a nova Foz de Jusante, até á confluencia das tres vallas, comprehendido o novo Canal das Onias até á Foz de Montante; e bem assim a propriedade de quaesquer esteiros e vallas pertencentes ao Estado, que communicam com os canaes da Companhia, das suas aguas e margens, entendendo-se por margens de todas estas vallas, esteiros, e canaes os terrenos contiguos que são, têm sido, ou devem ser considerados como margens delles, e pertencentes ao Estado. O Governo transfere para a Companhia, pelo presente Contracto, o dominio e posse dos ditos canaes, esteiros, e vallas, suas margens e aguas, com todos os direitos que o Estado sobre elles tenha, para que a Companhia livre e plenamente os possua e goze por todo o tempo da duração do seu Contracto.

§ 2.º Pelo espaço de quarenta annos, contados como fica dito, perceberá a Companhia os direitos de navegação e transporte nos canaes supra descriptos conforme a Tabella A, que faz parte deste Contracto.

§ 3.º Pelo mesmo espaço de tempo de quarenta annos poderá a Companhia dispor para a irrigação dos campos, das aguas de que tem o uso e propriedade, convencioando com os possuidores dos mesmos campos o preço e condições das referidas irrigações; e bem assim poderá dispor das mesmas aguas, para mover quaesquer enge-nhos, ou machinas hydraulicas.

§ 4.º Pertencerá exclusivamente á Companhia pelo tempo do seu Contracto a

navegação por vapor em toda a extensão dos seus canaes; e bem assim os barcos de carreira para transporte dos passageiros, ou sejam movidos por vapor ou sirgados a bestas.

§ 5.º Pertencerá igualmente á Companhia pelo mesmo lapso de tempo o exclusivo do barcos de passagem para atravessar os canaes, com tanto que nestas se não paguem direitos superiores, aos que se pagam actualmente. Poderão contudo os proprietarios dos terrenos contiguos ás margens dos canaes da Companhia estabelecer haiteis seus para atravessar em seu proprio serviço os referidos canaes, sujeitando-se aos regulamentos que sobre este objecto estabelecer a Companhia.

§ 6.º Nos cães das margens do canal, receberá a Companhia, por espaço dos quarenta annos, daquelles que usarem dos mesmos canaes, direitos correspondentes, com tanto que não excedam aquelles que se percebem nos cães da Companhia de navegação por vapor no Têjo e Sado. Do mesmo modo, e pelo mesmo tempo perceberá direitos de passagem nas pontes sobre o canal, em conformidade da Tabella B, que faz parte deste Contracto. Exceptuam-se as pontes já existentes, e que a Companhia não alterar em virtude das obras da canalização.

§ 7.º É permittido á Companhia a livre aquisição das dragas, barcas respectivas, e de quaesquer machinas ou aparelhos para a execução das obras e limpeza do canal, e de barcos para a navegação deste, isto em qualquer parte aonde lhe convenha adquiri-los, podendo os mesmos barcos e mais objectos supraditos ser introduzidos no porto de Lisboa, seja directamente, seja por baldeção do qualquer outro porto, sem direito algum, e reexporta-los do mesmo modo, quando assim convenha á Companhia, tudo mediante a fiscalização precisa para evitar qualquer desvio ou fraude.

§ 8.º Ficam pertencendo á Companhia para dispôr delles, como entender, todos os materiais que extrahir dos leitos e margens das vallas que devem ser substituidas pelo novo canal, e bem assim dos seus afluentes.

§ 9.º Ficam do mesmo modo pertencendo á Companhia em plena propriedade para os poder alienar, logo que não sejam necessarios para a navegação, todas as porções do leito das vallas actuaes e suas respectivas margens, que ficarem fóra da directriz do novo canal que as deve substituir.

§ 10.º Serão cedidos gratuitamente, pelo Governo, á Companhia todos os trabalhos technicos, como projectos, reconhecimentos, plantas, nivelamentos, orçamentos, etc. que o mesmo Governo possuir relativamente á canalização do systema d'aguas sobre que versa o presente Contracto.

§ 11.º É concedida á Companhia, por todo o tempo da duração do seu Contracto, a faculdade de fazer cortar nas mattas nacionaes, onde lhe convier fazê-lo, todas as madeiras que lhe forem necessarias para as obras a que é obrigada, e para o entretenimento dellas, sem que por ellas pague quantia alguma, sujeitando-se porém a toda a fiscalização necessaria, tanto para impedir a damnificação das mattas, como para verificar o emprego legitimo das mesmas madeiras.

§ 12.º O Governo cede, em plena propriedade, á Companhia, para delle dispôr como lhe aprouver, o extincto Convento denominado das Virtudes, e suas dependencias.

Art. 4.º O producto da contribuição territorial dos tres Concelhos de Santarem, Cartaxo, e Azambuja, estabelecido em favor da canalização pela Carta de Lei do primeiro de Maio do anno proximo findo, e importante na quantia annual de oito contos cento e setenta e nove mil e duzentos réis, é expressamente destinado ao embolso do capital despendido pela Companhia, na conclusão das obras retrò descriptas, e será affiançado á mesma Companhia por meio das seguintes clausulas.

§ 1.º Em seguimento á confirmação legal do presente Contracto serão entregues á Companhia, pela Junta do Credito Publico, Inscriptões de cinco por cento, importantes em cento oitenta e um contos e setecentos mil réis, cujos juros annuaes, liquidos de decima, importam em oito contos cento setenta e seis mil e quinhentos réis, e o Governo dotará a Junta com a contribuição territorial dos tres Concelhos, cuja importância a mesma Junta receberá do Terreiro Publico de Lisboa.

§ 2.º As Inscripções supra designadas serão em tudo iguaes, e nada distinctas de quaesquer outras emitidas pela Junta, e a Companhia as poderá livremente negociar como lhe aprouver, ficando os Accionistas da mesma responsaveis, para com o Governo, pelo desempenho das clausulas e condições com que a Companhia recebe as referidas Inscripções.

§ 3.º Se a quantia annual de oito contos cento e setenta e seis mil e quinhentos réis, importancia do juro das Inscripções supra mencionadas reembolsar a Companhia do capital empregado nas suas obras antes da expiração dos quarenta annos do seu Contracto, na mesma época em que o embolso se achar assim concluido, a Companhia restituirá á Junta do Credito Publico, tantas Inscripções de cinco por cento, quantas recebeu inicialmente, ou o valor correspondente a ellas, a fim de que a sobredita quantia de Inscripções seja pela Junta inutilizada.

§ 4.º Se no fim dos quarenta annos da duração do Contracto da Companhia o juro annual de oito contos cento setenta e seis mil e quinhentos réis das Inscripções não tiver sido sufficiente para embolsar completamente a Companhia do capital despendido nas obras, entregará esta á Junta tantas Inscripções quantas recebeu inicialmente, menos a somma necessaria para acabar de completar o seu embolso, ou o valor equivalente á mesma quantia de Inscripções, ficando assim reembolsada do seu capital.

§ 5.º A contribuição territorial com que é dotada a Junta do Credito Publico para o pagamento dos juros das Inscripções supramencionadas cessará de ser paga pelos respectivos Concelhos logo que se verifique qualquer das hypotheses especificadas nos §§ 3.º e 4.º do presente Artigo.

§ 6.º O rendimento das Inscripções supramencionadas não poderá ser sujeito a contribuição alguma nova além da decima que já pésa sobre elle; e se por ventura por uma medida geral viesse a sê-lo, a Junta entregaria immediatamente, e sem necessidade de ulterior authorização, á Companhia uma quantia tal de novas Inscripções iguaes ás primeiras, que mantivesse sempre em favor da mesma Companhia o rédito annual de oito contos cento setenta e nove mil e duzentos réis. Reciprocamente se a decima actual dos juros das Inscripções fosse supprimida, a Companhia restituiria immediatamente á Junta a quantia de Inscripções necessaria para reduzir o rédito annual a oito contos cento setenta e seis mil e quinhentos réis, ou o valor equivalente a ellas. Em todos os casos prevenidos, se entende affiançada á Companhia, pelo presente Contracto, a quantia annual de oito contos cento setenta e seis mil e quinhentos réis, até á amortização completa do capital por ella despendido com as obras, dentro do prazo do respectivo Contracto, que neste caso será entregue pelo Terreiro Publico directamente á Companhia.

§ 7.º Para o cabal preenchimento das clausulas insertas no presente Artigo, tem o Governo direito de tomar pleno conhecimento dos capitaes empregados pela Companhia na confecção de todas as referidas obras.

Art. 5.º Nos casos em que os reditos da Companhia não cheguem em qualquer anno a prefazer o juro de cinco por cento do capital empregado, o Governo garante á Companhia o referido juro, pela maneira seguinte:

§ 1.º No fim de cada anno comparar-se-ha o rendimento liquido da Companhia não comprehendido o juro das Inscripções, que é essencialmente destinado á amortização do capital despendido, com o juro de cinco por cento, correspondente ao capital ainda não amortizado pela forma estabelecida no Artigo 4.º, e se o referido rendimento liquido igualar ou exceder o juro de cinco por cento, assim calculado a Companhia disporá d'elle livremente, e segundo os seus Estatutos.

§ 2.º Se porém o referido rendimento assim calculado fór inferior ao juro de cinco por cento do capital despendido, e ainda não embolsado pelos meios estabelecidos no Artigo 4.º, o Governo entregará logo á Companhia a quantia necessaria para prefazer a importancia do mencionado juro de cinco por cento, a qual quantia será pontualmente paga á Companhia pelo Thesouro Publico em dinheiro ou letras a trinta dias de vista.

§ 3.º Sempre que a Companhia tiver de recorrer ao Governo para o preenchimento do juro annual de cinco por cento, como se declara no paragrapho antecedente é obrigada a submeter ao Governo todas as contas da gerencia annual respectiva, pelas quaes mostre o saldo que deve receber; e para o mesmo effeito tem o Governo o direito de fiscalizar as despesas e receitas da Companhia em cada um anno.

§ 4.º No caso de reclamação prevista nos dous paragraphos antecedentes, a Companhia apresentará ao Governo a sua conta annual até ao fim de Setembro, e o Governo a fiscalizará, e entregará as letras mencionadas nos mesmos paragraphos dentro em dous mezes contados da apresentação da supradita conta.

Art. 6.º A navegação dos canaes da Companhia, e o gozo de todos os accessorios dos mesmos serão regulados pelos seguintes principios:

§ 1.º A navegação do canal, e o uso dos sirgadouros lateraes do mesmo para a tracção dos barcos, é de livre gozo publico, mediante o pagamento á Companhia dos respectivos direitos, e a submissão aos principios reguladores da referida navegação, nos regulamentos e instrucções que para este uso se estabelecerem.

§ 2.º Não poderão navegar nos canaes da Companhia sem expressa permissão desta, desde a Foz do Jusante até Cabeço de Guião, embarcações que demandem com carga inteira mais de sete palmos e meio de agua, ou que tenham dimensões superiores ás das Fragatas de sessenta moios que actualmente penetram na Valla da Azambuja.

§ 3.º Não poderão navegar nos canaes da Companhia sem a expressa permissão desta, desde a Cabeça de Guião até a Foz de Montante, barcos que não sejam de fundo chato, e cujas dimensões excedam dos maiores que actualmente montam o Téjo até Abrantes.

§ 4.º Entende-se por carga inteira, no § 2.º deste Artigo, aquella que em agua tranquilla fez mergulhar a embarcação, de modo que fique de um e outro lado meio palmo sómente fóra da agua, na parte mais baixa da borda.

§ 5.º Toda a embarcação que navegar nos canaes da Companhia, terá, exteriormente, e de cada lado um index ou escala graduada, confeccionada e adoptada da maneira que estabelecerem as instrucções especiaes da Companhia, para por meio destes indices avaliar de prompto a immersão da embarcação, e peso de sua carga.

§ 6.º Estes indices serão de cobre ou outro metal applicados ás embarcações, e e devidamente graduados por Agentes da Companhia, em conformidade com as suas instrucções, assistindo a esta operação quando assim o quizerem os donos ou conductores das embarcações.

§ 7.º Da medição das embarcações e da affixação dos indices, se lavrará auto sufficientemente claro do qual se dará cópia ao dono, ou conductor da embarcação cuja exactidão poderá ser fiscalizada pelo Governo. A despesa desta operação será paga pelos donos das embarcações, e todas aquellas que penetram na Valla da Azambuja, deverão ser desde a ratificação legal do presente Contracto submittidas á affixação dos indices, e o Governo dará as providencias necessarias para que assim se execute antes da abertura da nova Foz de Jusante, sendo esta despesa satisfeita pela Companhia.

§ 8.º Em todo o tempo póde a Companhia proceder á verificação dos indices de qualquer embarcação quando entre em dóvida da exactidão delles, e isto pela comparação do peso effectivo da carga com o indicado pelos indices. Esta operação será feita pelos Agentes da Companhia, na presença do dono ou conductor da embarcação, e sem despesa alguma por parte destes.

§ 9.º Podem exigir igual verificação feita pela mesma maneira, os donos ou conductores das embarcações quando assim o julgarem de seu interesse, pertencendo-lhos neste caso pagar as despesas da operação.

§ 10.º Todas as vezes que os indices das embarcações se perderem, deslocarem, ou por qualquer maneira se deteriorarem, serão restabelecidos segundo as instrucções da Companhia, e por conta dos donos ou conductores das embarcações.

§ 11.º Todas as embarcações que navegarem nos canaes da Companhia serão numeradas e registadas nos livros da Companhia com os seus nomes, numeros, dimen-

sões e lotação, com os nomes dos donos e seus domicilios; e bem assim com os nomes e domicilios dos seus conductores. Estes registos terão a fórma que determinarem as instrucções da Companhia.

§ 12.º Todas as embarcações que navegarem nos canaes da Companhia terão escriptos na parte exterior, em letra clara e conforme as instrucções da Companhia, o numero e nome da embarcação, e o do dono e seu domicilio.

§ 13.º A Companhia poderá ter embarcações suas que naveguem nos seus canaes. Estas embarcações serão numeradas, medidas e registadas como quaesquer outras, sujeitas aos mesmos direitos que ellas e sem preferencia alguma nos usos do canal, repretas, cáes, casas de arrecadação, ou outros quaesquer accessorios dos mesmos canaes.

§ 14.º Ninguem poderá sem expressa licença da Companhia fazer fluctuar nos seus canaes, madeiras, ou lenhas soltas ou em jungadas, nem navegar embarcações carregadas de madeiras, lenhas ou palhas, dispostas de modo que obstruam a passagem do canal ás outras embarcações.

§ 15.º A Companhia arrecadará os direitos de navegação, que por este Contracto lhe pertencerem nos logares, e pelo modo que designar, com a approvação do Governo, e todas as embarcações que nesses logares passarem, deverão parar para pagar direitos.

§ 16.º Em todas as Estações de arrecadação de direitos, estarão affixadas de modo que sejam patentes a todos, primeiro a Tabella A; segundo as instrucções, sobre o modo de medir as embarcações; terceiro uma lista das distancias entre os principaes pontos de embarque e desembarque, e dos logares em que devem pagar-se os direitos; quarto a parte deste Contracto e dos respectivos regulamentos relativos á navegação dos canaes da Companhia, as penas em que incorrem os transgressores, e os recursos de que podem usar.

§ 17.º A Companhia fará collocar na margem do canal marcos de quarto em quarto de distancia a partir da Foz de Jusante, entendendo-se por uma distancia inteira a legoa de duas mil quinhentas e vinte cinco legoas.

Art. 7.º O Governo de Sua Magestade e a Companhia concordam entre si nas seguintes disposições geraes, tendentes a facilitar e segurar a execução do presente Contracto.

§ 1.º O Governo authoriza quaesquer Corporações, que o não possam fazer sem sua licença, a tomarem Acções da Companhia, e a vender-lhe ou aforar-lhe os terrenos de que ella precise para as obras a seu cargo.

§ 2.º O Governo em conformidade da Carta de Lei de 19 de Dezembro de 1834 toma um decimo das Acções da Companhia.

§ 3.º Tanto o Governo como qualquer Corporação que tome Acções da Companhia, far-se-hão representar na mesma por uma pessoa unica que investirão para esse fim dos poderes espeziaes necessarios.

§ 4.º É concedida á Companhia toda a authorização, e faculdade necessaria para tomar de emprestimo até á quantia de cento e sessenta contos de réis, e para hypothecar ao pagamento deste capital, e dos respectivos juros, além do capital das suas Acções, e das mesmas Acções, todos ou parte dos rendimentos e interesses de qualquer natureza que sejam a que a mesma Companhia tiver direito.

§ 5.º A Companhia fará dentro dos limites das Leis, e do seu Contracto, todos os regulamentos e instrucções necessarias para a execução do mesmo Contracto, quando e á medida que fírem reclamados pelo bom e regular serviço nos canaes da Companhia e suas dependencias.

§ 6.º É permittido á Companhia abaixar e reduzir, precedendo approvação do Governo, todos ou sómente alguns dos direitos que por este Contracto lhe pertencem. Quando porém entender que lhe convém tornar a eleva-los, pode-lo-ha fazer de per si, e dando sómente parte ao Governo, com tanto que os referidos direitos nunca excedam cada um, por cada um, os maximos estabelecidos nas Tabellas que fazem parte do presente Contracto.

§ 7.º O Governo de accôrdo com a Companhia confeccionarão um regimento po-

licial, em que estabeleçam multas para serem applicadas aos infractores das disposições do presente Contracto, e dos regulamentos e instrucções que se publicarem para a sua execução, e em que se declare por quem, e como as referidas multas devam ser impostas e realizadas, tudo sem prejuizo das Leis geraes para os casos de insultos, violencia, ou vias de facto, e para o ressarcimento legal das perdas e danos causados. Outrossim fará o Governo de accordo com a Companhia um Projecto de Lei sobre o modo de effectuar as expropriações necessarias para as obras a cargo da Companhia.

§ 8.º O Governo obriga-se a submeter á Sanção do Corpo Legislativo as providencias mencionadas no paragrapho antecedente cuja legalidade depende da referida Sanção.

§ 9.º A Companhia obriga-se a terminar as obras da canalização designadas nos paragraphos subordinados ao Artigo 1.º do presente Contracto dentro do prazo de cinco annos contados do dia 1.º de Junho seguinte á Sanção legal do mesmo Contracto, e não o cumprindo assim, ou não mostrando, que força maior a impossibilitou de assim o executar ficarão *ipso facto* nullos, e de nenhum effeito os direitos, vantagens, e fruições que o presente Contracto lhe confere.

Palacio de Belém, em 30 de Novembro de 1844. — Antonio Bernardo da Costa Cabral. — Conde do Tejal.

TABELLA A.

Dos direitos de navegação e transporte nos canaes da Companhia.

Artigo 1.º Os direitos de navegação e transporte nos canaes da Companhia são exigiveis na razão das distancias percorridas, e das cargas transportadas pelas embarcações.

Art. 2.º Entende-se por uma distancia inteira, a legoa portugueza de duas mil quinhentas vinte e cinco braças de dez palmos cada braça.

Art. 3.º Para o pagamento dos direitos de navegação e transporte, reputar-se-ha, primeiro, toda a extensão superior a meia distancia, ou mil duzentas sessenta e duas braças e cinco palmos, como igual a uma distancia inteira; segundo, toda a extensão percorrida superior a um quarto de distancia ou a seiscentas trinta e uma braças e dous palmos, como meia distancia; terceiro, toda a extensão percorrida igual ou inferior a um quarto de distancia, como um quarto de distancia.

Art. 4.º A carga effectiva das embarcações será avaliada para o pagamento dos direitos pelo volume de agua deslocado pela embarcação carregada, deduzido o peso proprio da embarcação, tudo indicando pelos indices applicados á mesma.

Art. 5.º As embarcações carregadas pagarão por cada quintal de carga effectiva, e por uma distancia inteira, cinco réis.

§ unico. Este direito será reduzido a metade, isto é, a dous réis e meio por quintal em cada distancia, quando a carga fór totalmente formada de lenha, carvão de pedra, telha, tijolo, cal, pedras para calçadas, pedras em bruto para construcção, louças, cinzas, arêa, barro, terras quaesquer, ou estrumes.

Art. 6.º As embarcações sem carga, pagarão por cada distancia cincoenta réis.

§ unico. Os barcos de pesca quando transportarem unicamente objectos pertencentes á mesma pagarão como embarcações sem carga.

Art. 7.º Cada passageiro pagará por cada distancia cem réis.

§ unico. Os passageiros que navegarem em barcos de carreira da Companhia pagarão igualmente cem réis por cada distancia, mas as suas bagagens serão livres de direitos quando não excederem uma arroba.

Art. 8.º Pelo embarque ou desembarque nos caes que a Companhia construir sobre o canal pagará cada passageiro, ou cada volume, dez réis.

Art. 9.º Os barcos pertencentes aos proprietarios de terrenos contiguos ao canal, ou a seus rendeiros, e que exclusivamente se empregarem no transporte por sua conta

de adubos para as terras e fructos das mesmas dentro dos limites de uma distancia, pagarão a somma annual de mil réis, quando não atravessarem represa alguma, e quando porém atravessarem represa pagarão metade dos direitos respectivos ás demais embarcações.

Art. 10.º Para a navegação em quaesquer esteiros que possam ficar aptos para ella, e em communicação com o canal, estabelecer-se-hão os direitos, segundo os mesmos principios, e na justa proporção dos que ficam estabelecidos para a navegação do canal nos Artigos antecedentes, e as Tabellas que os regularem serão submettidas á approvação do Governo.

Palacio de Belém, em 30 de Novembro de 1844. — Antonio Bernardo da Costa Cabral. — Conde do Tojal.

TABELLA B.

Dos direitos pela passagem nas pontes, que a Companhia construir, reparar, ou melhorar sobre os seus canais: objectos que passam sobre as pontes construidas de novo, e pontes reparadas ou melhoradas.

P ASSAGEIROS a pé, nada.	Réis.
Passageiros a cavallo em cavalgadura maior:	
Pontes construidas de novo, vinte réis	20
Pontes reparadas ou melhoradas, dez réis	10
Ditos em cavalgadura menor:	
Pontes construidas de novo, dez réis	10
Pontes reparadas ou melhoradas, cinco réis	5
Carga em cavalgadura maior:	
Pontes construidas de novo, vinte réis	20
Pontes reparadas ou melhoradas, dez réis	10
Dita em cavalgadura menor:	
Pontes construidas de novo, dez réis	10
Pontes reparadas ou melhoradas, cinco réis	5
Carro de um boi ou besta:	
Pontes construidas de novo, quarenta réis	40
Pontes reparadas ou melhoradas, vinte réis	20
Carro de dous bois ou bestas:	
Pontes construidas de novo, cincoenta réis	50
Pontes reparadas ou melhoradas, vinte e cinco réis	25
Dito de quatro bois ou bestas:	
Pontes construidas de novo, sessenta réis	60
Pontes reparadas ou melhoradas, trinta réis	30
Dito de mais de quatro bois ou bestas:	
Pontes construidas de novo, oitenta réis	80
Pontes reparadas ou melhoradas, quarenta réis	40
Sege ou carrogeos com uma besta:	
Pontes construidas de novo, cem réis	100
Pontes reparadas ou melhoradas, cincoenta réis	50
Dita com duas bestas:	
Pontes construidas de novo, cento e cincoenta réis	150
Pontes reparadas ou melhoradas, setenta réis	70
Dita com quatro bestas:	
Pontes construidas de novo, duzentos réis	200
Pontes reparadas ou melhoradas, cem réis	100
Dita com mais de quatro bestas:	
Pontes construidas de novo, duzentos e cincoenta réis	250
Pontes reparadas ou melhoradas, cento vinte e cinco réis	125

Manadas de gado vaccum, cavallar, ou muar, por cabeça:	
Pontes construidas de novo, quatro réis	4
Pontes reparadas ou melhoradas, dous réis	2
Rebanhos de gado ovelhum, cabrum, ou suino, por cabeça:	
Pontes construidas de novo, um real	1
Pontes reparadas ou melhoradas, meio real	$\frac{1}{2}$
Ditos de aves por dez cabeças:	
Pontes construidas de novo, cinco réis	5
Pontes reparadas ou melhoradas, dous réis	2
Palacio de Belém, em 30 de Novembro de 1844. — Antonio Bernardo da Costa Cabral. — Conde do Tojal.	

No Diario do Governo de 4 de Dezembro N.º 288.

DONA MARIA, por Graça de Deos, RAINHA de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os Nossos Subditos, que as Côrtes Geraes Decretaram, e Nós Queremos a Lei seguinte:

Artigo 1.º O estabelecimento e conservação da Bibliotheca Publica da Cidade de Braga, fica, desde hoje em diante, a cargo da respectiva Camara Municipal, a qual proverá ás despesas do material e pessoal da Bibliotheca por meio dos rendimentos do Municipio, em quanto as circumstancias do Thesouro não forem mais favoraveis.

Art. 2.º O pessoal da Bibliotheca constará de um Bibliothecario com o ordenado annual de trezentos mil réis, e um Servente com o ordenado de sessenta mil réis annuaes.

§ 1.º Logo que a Bibliotheca se achie exposta ao uso publico, poderá ter mais um segundo Bibliothecario, com o ordenado de cento e cincoenta mil réis.

§ 2.º O Bibliothecario será nomeado pelo Governo, e o segundo Bibliothecario o será igualmente, porém em lista triplice feita pela respectiva Camara Municipal, de accôrdo com o Bibliothecario, na conformidade do Artigo setimo do Decreto de nove de Julho de mil oitocentos trinta e tres, para a Bibliotheca Publica da Cidade do Porto.

Art. 3.º A cêrca do extincto Convento dos Congregados, que, por Carta de Lei de treze de Julho de mil oitocentos quarenta e um, foi doada ao Lycêo e Bibliotheca daquella Cidade, é igualmente concedida á mesma Bibliotheca.

§ unico. A administração da mencionada cêrca compete á Camara Municipal, e é applicado o seu rendimento, á compra de livros que se julgarem mais uteis e necessarios na Bibliotheca.

Art. 4.º A compra destes livros será feita com approvação do Governo, precedendo proposta do Bibliothecario, dirigida ao respectivo Governador Civil.

Art. 5.º As obras repetidas, que existirem na livraria, precedendo igualmente proposta do Bibliothecario, poderão ser trocadas, ou vendidas, applicando-se o seu producto á compra de novas obras.

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

Mandámos por tanto a todas as Authoridades, a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer que a cumpram, e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nella se contém.

O Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Reino a faça imprimir, publicar, e correr. Dada no Paço de Belém, em dous de Dezembro de mil oitocentos quarenta e quatro. — A RAINHA com Rubrica e Guarda. — Antonio Bernardo da Costa Cabral.

No Diario do Governo de 6 de Dezembro N.º 289.

Anexo 25:

§ 1.º do referido contracto têm elles todo o direito a que pelas obras da Companhia se não deixe de attender, como pedem, ao estado sanitario dos povos.

Paço das Necessidades, em 11 de Julho de 1848. — *Duque de Saldanha.*

No *Diario do Governo* de 13 de Julho N.º 164.

TENDO o Inspector Geral das Obras Publicas do Reino, em officio N.º 139, de 2 do mez proximo findo, e por occasião de dar conta do cumprimento da ordem que lhe havia sido transmittida para proceder á verificação e demarcação das distancias, por que se deverá regular o pagamento dos direitos de navegação nos canaes d'Azambuja, — informado haver-se verificado serem as distancias entre os principaes pontos de embarque e desembarque nos referidos canaes as seguintes, tomando por unidade a legoa portugueza:

Da foz do canal á boca do Esteiro d'Azambuja, tres quartos.

Da mesma foz ao cães da Villa d'Azambuja, uma.

Á boca do Esteiro das Virtudes, uma e um quarto.

Do fim do mesmo Esteiro, uma e meia.

Á ponte de Reguengo, duas.

Á cabeça de Guão, duas e meia.

Á ponte do Sant'Anna, tres.

Á ponte do Valle, quatro.

Á ponte d'Asseca, quatro e meia.

E havendo o mesmo Inspector Geral declarado ter sido feita a demarcação, cravando-se estacas de quarto em quarto de legoa, por não existirem ainda feitos os marcos de pedra indicadores das distancias: Manda Sua Magestade a RAINHA, significar á Direcção da Companhia dos Canaes d'Azambuja, que, devendo o pagamento dos direitos de navegação ser regulado pelas distancias que as embarcações percorrerem, muito conveniente se torna, para evitar qualquer duvida no pagamento daquelles direitos, e affastar a menor idéa de irregularidade neste ramo de serviço, que os referidos marcos sejam quanto antes collocados nos logares, em que foram cravadas as estacas, a que se refere o Inspector Geral das Obras Publicas; devendo cada marco indicar, por um letreiro nelle convenientemente esculpido, a distancia contada da foz do canal, de modo que os passageiros possam verificar sempre, por tal meio, as distancias que hajam effectivamente percorrido, para por ali se regularem no pagamento dos impostos estabelecidos.

Paço das Necessidades, em 11 de Julho de 1848. — *Duque de Saldanha.*

No *Diario do Governo* de 13 de Julho N.º 164.

SENDO da maior urgencia occorrer ao estado pantanoso, em que se achava a Baía de Friellas, e de que resulta grave risco á saude dos povos a ella visinhos: Manda Sua Magestade a RAINHA, que o Inspector Geral das Obras Publicas, logo que esta recebera, haja de fazer examinar o estado real daquella Baía, devendo tambem logo em seguida apresentar o resultado deste exame com a descripção da obra indispensavel, que convém fazer, e seu custo, para remover as causas que promovem aquelle damno.

Paço das Necessidades, em 11 de Julho de 1848. — *Duque de Saldanha.*

No *Diario do Governo* de 13 de Julho N.º 164.

HEI por bem, declarando o artigo 25.º das Instrucções, approvadas por Decreto de sete de Abril ultimo, publicado no *Diario do Governo* N.º 88, de doze do dito mez, para o lançamento e arrecadação da Decima e Impostos annexos, do anno economico de mil oitocentos quarenta e sete a mil oitocentos quarenta e oito — Ordenar que os Sub-Delegados do Procurador Regio, e não os seus Delegados, comprehendidos no citado

VI. Todos os mendigos, que por qualquer maneira contravierem as disposições do presente Edital, serão apprehendidos pelos Soldados da Guarda Municipal, ou pelos Cabos de Policia, e conduzidos a este Governo Civil, a fim de se proceder competentemente a seu respeito.

E para que todo o referido conste, e ninguem possa allegar ignorancia, mandei publicar o presente, que será affixado nos logares do costume.

Lisboa, 2 de Agosto de 1851. — O Governador Civil, *Conde do Sobral*.

No Diario do Governo de 9 de Agosto, N.º 186.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS ECCLESIASTICOS E DE JUSTIÇA

Repartição de Justiça.

SENDO certo que a Portaria de 26 de Setembro de 1849, em que se determinou que fossem recebidos e tractados na Enfermaria da Cadêa da Cidade os presos doentes, até então remettidos ao Hospital de S. José, a fim de terem depois o destino legal, alludia sómente aos individuos que, sendo presos ou encontrados feridos nas vizinhanças de Lisboa, entravam sob custodia nesse Hospital, como se mostra dos papeis que serviram de fundamento á citada Portaria, a qual por esse motivo não pode entender-se a respeito de todos os presos doentes, que se achem nas Cadêas das Comarcas do Districto Judicial da Relação de Lisboa; por isso que relativamente a estes se deve proceder nos termos da Portaria de 22 de Maio de 1850, dirigida á Procuradoria Geral da Corôa, e junta por cópia: Manda Sua Magestade a Rainha, que o Conselheiro Vice-Presidente da Relação de Lisboa, inteirado de tudo, faça expedir nesta conformidade as ordens necessarias, declarando quaesquer outras que essa Presidencia tenha passado em sentido contrario, a fim de cessarem para logo as reclamações menos fundadas de alguns Juizes de Direito das Comarcas do Districto Judicial da mesma Relação.

Paço, em 4 de Agosto de 1851. — *Rodrigo da Fonseca Magalhães*. (1)

No Diario do Governo de 6 de Agosto, N.º 183.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DO REINO.

2.ª Direcção. — 2.ª Repartição.

PELA Secretaria d'Estado dos Negocios do Reino se annuncia a abertura do concurso público por espaço de noventa dias, que começarão a correr desde a data da

Portaria de 22 de Maio de 1850, a que se refere a Portaria acima publicada.

(1) Manda Sua Magestade a Rainha participar ao Conselheiro Procurador Geral da Corôa, em vista do seu Officio de 13 de Março ultimo, que, a instancias do Ministerio da Justiça, se expediu, pelo do Reino, a Circular de 17 do corrente, publicada no Diario do Governo N.º 117, pela qual se determina que em todos os Concelhos onde houver Facultativos do partido municipal, e as Cadêas os não tiverem especiaes, nem Enfermarias, sejam as ditas Cadêas visitadas e inspeccionadas duas vezes por semana e em dias incertos, pelo Medico, e em sua falta pelo Cirurgião do partido da Camara; a fim de que o Facultativo inspector prescreva o tratamento de que carecerem os presos affectados de molestias não graves, cujo curativo possa effectuar-se dentro da Cadêa, e designe os que deverem ser transferidos para os Hospitales: e Manda outrossim, a Mesma Augusta Senhora, que o referido Conselheiro, dando conhecimento daquella Circular, aos respectivos Agentes do Ministerio Público, lhes ordene que acompanhem, sempre que for possível, o Facultativo inspector durante a visita; participem todas as faltas de inspecção que

publicação deste annuncio, para a navegação do Tejo por barcos movidos a vapor, mediante as seguintes condições:

Artigo 1.º A Empresa concessionaria obrigar-se-ha a estabelecer uma ou mais carreiras diarias para os pontos abaixo designados:

Ao Norte do Tejo.

Alhandra — Villa Franca de Xira — Carregado ou Villa Nova da Rainha — Foz do Canal d'Azambuja.

A navegação por vapor poderá passar além da Foz do Canal, em barcos que demandem menor linha de agua do que quatro pés; ficando, todavia, livre ao Governo contractar similhante navegação com qualquer Empresa, uma vez que, a que arrematar este Contracto, se não preste a faze-lo.

Ao Sul do Tejo.

Cacilhas — Seixal — Barreiro — Rosirinho.

Ponta do Montijo ou Aldêa Gallega, conforme de futuro o permittirem as obras, que o Governo houver de executar nestes dois pontos; isto é, da Ponta do Montijo, quando venha a começar d'alli a estrada para Elvas, e de Aldêa Gallega, quando este ponto, por effeito de quaesquer obras naquelle rio, seja accessivel em todas as marés.

§ unico. Em quanto estas obras se não realisarem, conservar-se-ha a actual carreira de Valle de Zebro.

Art. 2.º Fica livre á Empresa, além das carreiras acima mencionadas, o estabelecer outras para qualquer ponto do Tejo.

Art. 3.º As carreiras dos barcos começarão impreterivelmente a ter logar desde o dia 25 de Novembro de 1852 em diante.

Art. 4.º Haverá sempre promptos a navegar seis barcos movidos a vapor, em todos os quaes se darão os requisitos seguintes:

1.º Serem as machinas a baixa pressão, e de força de cincoenta cavallos, pelo menos.

2.º Serem bem construidos.

3.º Não demandarem mais do que quatro pés de agua.

4.º Não descer a velocidade, quando devida tão sómente á acção das machinas, a menos de onze milhas por hora.

Art. 5.º Os barcos, antes de começarem a servir, serão examinados por uma Commissão, composta do primeiro constructor do Arsenal da Marinha, e mais dois Engenheiros de machinas, um dos quaes será nomeado pelo Governo, e o outro escolhido pela Empresa.

Art. 6.º A Empresa mandará construir á sua custa os caes e pontes de que carecer, submettendo préviamente á approvação do Governo os respectivos projectos.

Art. 7.º Os passageiros dos barcos a vapor de que se tracta, pagarão os preços constantes da Tabella que fór ajustada, e as fazendas e encomendas, os que na mesma Tabella forem estabelecidos. A bagagem dos passageiros não pagará cousa alguma, quando não exceder a duas arrobas portuguezas, e excedendo, pagará como mercadoria.

Art. 8.º Os expressos e malas do correio serão gratuitamente transportados para onde houver carreiras, sem que por sua causa possa jámais retardar-se a partida dos barcos.

Art. 9.º A Empresa dará passagem para os portos das suas carreiras ás tropas que o Governo ordenar, pagando este metade dos preços da tabella, sem que, contudo, por este facto possa ser alterado o destino, ou a hora da partida dos barcos.

ocorrerem, á Authoridade local; e mencionem tudo nos relatorios mensaes a que estão obrigados, conforme os Decretos de 20 de Novembro e 20 de Dezembro de 1839, para saber-se tambem como este serviço se desempenha; exigindo elles dos Carcereiros, quando não poderem ser presentes ás visitas do Facultativo inspector, os esclarecimentos necessarios a este respeito.

Paço, em 22 de Maio de 1850. — Feliz Pereira Magalhães.

prir esta Soberana Determinação, pelo cumprimento da qual a mesma Junta fica responsável individual e collectivamente.

Paço, em 27 de Dezembro de 1851. — Antonio Maria de Fontes Pereira de Mello.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DO REINO.

PELA Secretaria de Estado dos Negocios do Reino se annuncia a abertura do novo concurso publico, por espaço de noventa dias, que começarão a correr desde a data da publicação deste annuncio, para a navegação do Tejo por barcos movidos a vapor, mediante as seguintes condições:

Artigo 1.º A empresa concessionaria obrigar-se-ha a estabelecer uma ou mais carreiras diarias para os pontos abaixo designados:

Ao norte do Tejo.

Alhandra.

Villa Franca de Xira.

Carregado ou Villa Nova da Rainha.

Foz do Canal d'Azambuja.

A navegação por vapor poderá passar além da foz do Canal, em barcos que demandem menor linha de agua do que quatro pés; ficando todavia livre ao Governo contratar semelhante navegação com qualquer empresa, uma vez que a que arrematar este contracto, se não preste a faze-lo.

Ao sul do Tejo

Cecilhas.

Seixal.

Barreiro.

Rozairinho.

Ponta do Montijo ou Aldeagallega conforme de futuro o permittirem as obras, que o Governo houver de executar nestes dois pontos; isto é, da ponta do Montijo quando venha a começar d'alli a estrada para Elvas, e de Aldeagallega quando este ponto, por effeito de quaesquer obras naquelle rio, seja accessivel em todas as marés.

§ unico. Em quanto estas obras se não realisarem, conservat-se-ha a actual carreira de Valle de Zebro.

Art. 2.º Fica livre á empresa, além das carreiras acima mencionadas, o estabelecer outras para qualquer ponto do Tejo.

Art. 3.º As carreiras dos barcos começarão impreterivelmente a ter logar desde o dia 25 de Novembro de 1852 em diante.

Art. 4.º Haverá sempre promptos a navegar seis barcos movidos a vapor, em todos os quaes se darão os requisitos seguintes:

1.º Serem as machinas a baixa pressão, e da força de cincoenta cavallos pelo menos.

2.º Serem bem construidos.

3.º Não demandarem mais do que quatro pés de agua.

4.º Não descer a velocidade, quando devida tão sómente á acção das machinas, a menos de onze milhas por hora.

Art. 5.º Os barcos, antes de começarem a servir, serão examinados por uma commissão, composta do primeiro Constructor do Arsenal da Marinha, e mais dois Engenheiros de machinas, um dos quaes será nomeado pelo Governo, e outro escolhido pela empresa.

Art. 6.º A empresa mandará construir á sua custa os cães e pontes de que carecer, submettendo previamente á approvação do Governo os respectivos projectos.

Art. 7.º Os passageiros dos barcos a vapor de que se trata, pagarão os preços constantes da Tabella que for ajustada, e as fazendas e encommendas, os que na mesma Tabella forem estabelecidos. A bagagem dos passageiros não pagará cousa algu-

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DO REINO.

1.^a DIRECÇÃO - 1.^a REPARTIÇÃO.

Attendendo ao que me representaram a Camara Municipal do concelho de Leiria e a Junta de Parochia da freguezia de Coimbra, expondo a urgente necessidade de ser creada uma cadeira de ensino primario n'aquella freguezia, por não poder a mocidade ali residente concorrer ás escolas estabelecidas em Vieira e Monte Redondo, em rasão da distancia em que ficam e da passagem de ribeiras caudalosas, durante o inverno;

Usando das auctorisações conferidas pelo artigo 5.^o do Decreto com sanção legislativa de 20 de Setembro de 1844, e pela Lei do orçamento geral do Estado; e conformando-me com a informação do Governador Civil de Leiria, e com o parecer do Conselho Superior de Instrucção Publica, interposto na sua Consulta de 9 de Junho de 1854;

Hei por bem crear uma cadeira de ensino primario, primeiro grau, na freguezia de Coimbra, concelho e districto de Leiria, e mandar que ella seja desde logo posta a concurso.

O Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Reino assim o tenha entendido e faça executar. Paço das Necessidades, em 14 de Janeiro de 1857. — *REI.* — *Julio Gomes da Silva Sanches.*

No Diar. do Gov. de 20 Jan., n.º 17.

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA.

DIRECÇÃO GERAL DAS OBRAS PUBLICAS - REPARTIÇÃO TECHNICA.

Tendo a Direcção da Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal submettido á approvação d'este Ministerio o projecto para as officinas de reparação e casas de locomotivas e carruagens; e conformando-Se Sua Magestade EL-REI com a Consulta sobre este objecto apresentada pelo Conselho de Obras Publicas e Minas: Manda declarar á sobredita Direcção, que apesar do referido projecto não offerecer todos os desenvolvimentos e detalhes necessarios, e todavia approvado para servir ao estabelecimento provisorio das ditas casas e officinas; a cuja construcção se deverá proceder com a maior urgencia, como se torna indispensavel para regularidade do serviço de exploração.

O que se comunica á sobredita Direcção, para seu conhecimento e mais effectos.

Paço, em 15 de Janeiro de 1857. — *Marquez de Loure.* — Para a Direcção da Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal.

No Diar. do Gov. de 17 Jan., n.º 15.

Tendo o Governador Civil do districto de Lisboa dado conhecimento a este Ministerio das representações que lhe foram dirigidas acerca dos graves prejuizos que a saúde publica tem soffrido, em consequencia de se conservarem aguas estagnadas na parte da caldeira do esteiro de Azambuja, que fica ao norte do atterro sobre ella construido para passagem da linha ferrea, o qual impossibilita a saída das ditas aguas para o mencionado esteiro, por onde deveriam correr; e reconhecendo-se que é da mais instante necessidade evitar a continuação do mal de que se trata: Ha por bem Sua Magestade EL-REI, em vista da informação a este respeito havida dos fiscacs do Governo na construcção da dita linha ferrea, ordenar que a Direcção da Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal faça proceder quanto antes ao entulhamento da parte da referida caldeira que fica ao norte do atterro sobre ella construido, a fim de que por esta fórma se faça desaparecer o pantano que ali existe; esperando

§ 1.º Nas actas da Direcção se mencionará expressamente a resolução tomada sobre cada uma.

§ 2.º A revisão annual das fianças não prejudica a vigilancia constante que a Direcção deve ter sobre a sua idoneidade.

Art. 99.º Não podem entrar para o serviço do Banco pessoas que tenham com os membros da Direcção relações das especificadas no artigo 49.º

Art. 100.º Todos os empregados prestarão, nas mãos do Presidente da Direcção, juramento de zelarem os interesses do Banco, cumprirem os Regulamentos administrativos e as resoluções da Assembléa Geral e da Direcção, na parte que lhes competir, e de communicarem á Direcção tudo quanto souberem que se tenha feito, ou intenté fazer em damno do Banco.

Paço das Necessidades, em 6 de Maio de 1857. — *Carlos Bento da Silva*.

No Diar. do Gov. de 20 Maio, n.º 117.

REPARTIÇÃO CENTRAL.

Hei por bem ordenar, ouvido o Conselho d'Estado, que no Ministerio da Fazenda se abra, em virtude das Cartas de Lei de 17 de Julho de 1855 e 28 de Junho de 1856, um credito supplementar a favor do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, pela quantia de 8:631\$914 réis, importancia dos juros e amortisação garantidos á Companhia Visção Portuense, sobre o preço de 54:000\$000 réis, por que contratou a conclusão das obras da estrada do Porto a Braga, sendo os referidos juros contados desde 4 de Maio de 1853 a 31 de Dezembro de 1855, a rasão de 4 por cento ao anno.

Os Ministros e Secretarios d'Estado dos Negocios da Fazenda, e das Obras Publicas, Commercio e Industria, assim o tenham entendido e façam executar. Paço das Necessidades, em 7 de Maio de 1857. — *Rei*. — *Antonio José d'Avila* — *Carlos Bento da Silva*.

No Diar. do Gov. de 14 Maio, n.º 112.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA FAZENDA.

DIRECÇÃO GERAL DA TRESOURARIA.

Havendo a Companhia dos Canaes da Azambuja representado acharem-se reduzidos a 6:340\$000 réis os juros que recebe pelas Inscriptões, que lhe têm sido dadas em virtude do Contrato com o Governo, confirmado pela Carta de Lei de 30 de Novembro de 1844, cujo capital importa actualmente em 218:000\$000 réis, faltando por consequencia 1:636\$300 réis de juros, a que a dita Companhia tem direito, pelo § 6.º do artigo 4.º do citado Contrato; sendo portanto necessaria a creação de novas inscripções de 3 por cento no nominal de 54:550\$000 réis; e considerando, que os juros para estas inscripções acham-se já auctorizados e comprehendidos nas dotações da Junta do Credito Publico, para os annos economicos de 1854 a 1855 e seguintes: Hei por bem determinar o seguinte:

Artigo 1.º A Junta do Credito Publico, em execução do § 6.º do artigo 4.º do Contrato com a Companhia dos Canaes da Azambuja, confirmado pela Carta de Lei de 30 de Novembro de 1844, procederá á creação de Inscriptões de 3 por cento, na importancia de 54:550\$000 réis, para com os respectivos juros de 1:636\$300 réis ficar preenchida a somma de 8:176\$300 réis, a que a dita Companhia tem direito.

Art. 2.º As Inscriptões de que trata o presente Decreto vencerão juro do 1.º de Julho de 1854 em diante.

O Conselheiro d'Estado Antonio José d'Avila, Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Fazenda, o tenha assim entendido e faça executar. Paço das Necessidades, em 7 de Maio de 1857. — *Rei*. — *Antonio José d'Avila*.

No Diar. do Gov. de 15 Maio, n.º 114.

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA.

DIRECÇÃO GERAL DAS OBRAS PUBLICAS - REPARTIÇÃO TECHNICA.

Não constando n'este Ministerio em que estado se acham os trabalhos de que fôra encarregada a Commissão nomeada pela Portaria de 10 de Outubro ultimo para apresentar um Projecto de Lei em que se estabelecessem as disposições precisas, a fim de conseguir-se o encanamento do Tejo, seus affluentes e vallas, e bem assim o melhoramento do regimen das aguas correntes com o fim de evitar os damnos que podem causar aos campos, e de promover os beneficios que d'ellas podem resultar em respeito á navegação, á agricultura, á industria e á salubridade publica; manda Sua Magestade EL-REI declarar ao Conde do Sobral, Presidente da referida Commissão, que muito convem que ella satisfaça com a maior brevidade possivel ao objecto da sua incumbencia; e por esta occasião manda o mesmo Augusto Senhor remetter-lhe os apontamentos sobre este objecto elaborados pelo Superintendente das Obras do Tejo, a fim de que a dita Commissão haja de tomar este trabalho na consideração que lhe merecer no desempenho do serviço que lhe foi commettido.

O que se comunica ao sobredito Conde para seu conhecimento e mais effectos. Paço, em 20 de Julho de 1857.—*Carlos Bento da Silva*.—Para o Conde do Sobral.

No Diar. do Gov. de 22 Jul., n.º 170.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA MARINHA E ULTRAMAR.

SECÇÃO DO ULTRAMAR.

Sendo presente a Sua Magestade EL-REI o Officio de 18 de Maio ultimo n.º 105, em que o Governador Geral do Estado da India dá conta de ter ido a Vingulá, no territorio britannico, á inauguração de uma nova igreja que ali erigira o Reverendo João Marianno Gonçalves, antigo Missionario de Malvane, e actual Vigario de Anjuna, na provincia de Bardez; manda o mesmo Augusto Senhor, pela Secretaria d'Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, communicar ao referido Governador Geral, que viu com muita satisfação a noticia d'aquelle acontecimento; e que apreciando devidamente o zelo religioso do mencionado Vigario, fundador d'aquella igreja, quer que em seu Real Nome o mesmo Governador Geral lhe transmitta os merecidos louvores.

Paço, em 20 de Julho de 1857.—*Visconde de Sá da Bandeira*.

No Diar. do Gov. de 27 Jul., n.º 174.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA FAZENDA.

SECRETARIA D'ESTADO - 1.ª REPARTIÇÃO.

DOM PEDRO, por graça de Deus, REI de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos, que as Côrtes Geraes decretaram, e nós queremos a Lei seguinte:

Artigo 1.º É o Governo auctorisado a reorganisar o Tribunal de Contas, por maneira que elle possa preencher os fins da sua instituição, comtanto porém que a despeza resultante d'esta reforma não exceda a despeza actual.

§ unico. N'esta despeza não se comprehendem os vencimentos da reforma que o Governo fica auctorisado a dar aos Empregados do Tribunal, que, por motivo de idade avançada ou molestia, se acharem impossibilitados de continuarem em serviço activo.

Art. 2.º A auctorisação a que se refere o artigo antecedente comprehende a

Artigo 1.º As horas do costume, tres toques de sineta annunciarão a saída da tarde, fechando-se as portas ao terceiro.

Art. 2.º Todas as pessoas que, logo depois do terceiro toque, se conservarem no Passeio, serão consideradas como contribuintes para as despesas da illuminação, e não poderão sair sem entregarem os bilhetes que devem comprar dentro do Passeio, no local determinado no artigo 4.º

Art. 3.º As pessoas que, depois do terceiro toque, entrarem no Passeio, irão munidas de bilhetes, que apresentarão aos porteiros no momento da entrada, e entregarão á saída.

Art. 4.º O preço dos bilhetes de entrada será de 40 réis, e a sua venda terá lugar desde a tarde, dentro e fóra do Passeio, na casa do guarda da porta do sul.

Art. 5.º A hora da saída será determinada pela fórma prescrita no artigo 1.º

Art. 6.º É prohibido o transito nos sitios que por balisas se acharem vedados.

Art. 7.º Fica em vigor o actual regulamento do Passeio Publico, na parte em que for applicavel para a noite.

Camara, 30 de Julho de 1857. — O Escrivão da Camara, *Nuno de Sá Pamplona*.

No Diar. do Gov. de 31 Jul., n.º 178.

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA.

REPARTIÇÃO DO COMMERCIO.

Attendendo ao que me representou a Direcção da Companhia de Navegação do Tejo por barcos movidos a vapor, pedindo ser dispensada de continuar a manter carreiras diarias entre Lisboa e a foz do canal de Azambuja com escala por Alhandra, Villa Franca de Xira, Carregado e Villa Nova da Rainha, pelos gravissimos prejuizos que, segundo allega, tem soffrido e continuará a soffrer com aquellas carreiras, aliás desnecessarias, depois que se acha aberta á circulação a secção do caminho de ferro de leste, comprehendida entre Lisboa e a estação das Virtudes;

Considerando a justiça dos motivos apresentados pela Companhia, e o que se acha disposto no artigo 21.º do Contrato celebrado entre o meu Governo e a dita Companhia, em 19 de Julho de 1852; e por outro lado a vantagem que resulta aos povos residentes ao sul do Tejo da continuação das carreiras diarias por barcos a vapor entre Lisboa e Aldeia Gallega, Rosairinho, Barreiro e Seixal:

Hei por bem permittir que a Companhia de Navegação do Tejo por barcos movidos a vapor seja dispensada desde o 1.º de Agosto em diante de fazer as carreiras diarias para os pontos ao norte do Tejo, a que é obrigada, segundo o artigo 10.º do mesmo Contrato, permanecendo contudo as obrigações do sobredito Contrato pelo que diz respeito á navegação dos mesmos barcos para o sul do Tejo, até que o Corpo Legislativo resolva definitivamente sobre as outras clausulas do Contrato, que se referem á continuação do exclusivo concedido á Companhia.

O Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria o tenha assim entendido e faça executar. Paço, em 30 de Julho de 1857.
— REI. — *Carlos Bento da Silva*.

No Diar. do Gov. de 13 Ag., n.º 189.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DO REINO.

1.ª DIRECÇÃO — 1.ª REPARTIÇÃO.

Attendendo ao que me representou a Junta de Parochia de Souto da Casa, concelho do Fundão, para que se proveja ao estabelecimento de uma cadeira de instrucção primaria n'aquella freguezia;

Sendo confirmada pelas informações das Auctoridades competentes a necessidade da requerida providencia, informações das quaes se depreheende igualmente que a Junta

Anexo 28:

ORDEM DO EXERCITO N.º 11

SECRETARIA D'ESTADO DOS NEGOCIOS DA GUERRA, 28 DE NOVEMBRO DE 1859

Tendo sido mandadas observar no Hospital militar permanente de Lisboa muitas das praças e recrutas que se têm apresentado, para o serviço militar, no Depósito Geral de Recrutas, nos Depósitos provisórios e nos Corpos do Exercito; e tendo tacs praças e recrutas, em resultado da observação ordenada, sido definitivamente consideradas improprias para o mesmo serviço, em consequencia de doenças ou deformidades já existentes anteriormente á inspecção feita nos locaes do apuramento; e querendo Sua Magestade EL-REI fazer cessar o incommodo que soffrem as referidas praças e recrutas e as despezas inuteis com que por tal motivo é onerada a fazenda: Determina que sempre que haja duvida sobre a existencia de causas de isenção das praças em questão e quando essas causas não possam ser reconhecidas de momento, os membros da Junta de revisão, dependentes d'este Ministerio da Guerra, procedam em conformidade com o que dispõe a observação 4.ª da tabella das lesões, publicada na Ordem do Exercito n.º 13 de 7 de Março de 1856.

N'este sentido se expediram já as necessarias ordens, a fim de que os individuos de que se trata sejam mandados apresentar ao Commandante da Divisão Militar ou do Corpo mais proximo, para os fins convenientes.

No Diar. de Lisb. de 6 Dez., n.º 31.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DO REINO

DIRECÇÃO GERAL DE INSTRUCCÃO PUBLICA—3.ª REPARTIÇÃO

Sua Magestade EL-REI, sendo-lhe presente o Officio do Commissario dos Estudos do districto de Evora, com data de 25 de Novembro corrente, em que communica ter a Camara Municipal d'aquella cidade creado e inaugurado no dia 29 de Outubro ultimo, por ser o anniversario natalicio de Sua Magestade EL-REI o Senhor Dom FERNANDO, uma escola nocturna gratuita, com o fim de ministrar os primeiros elementos da instrucção primaria áquelles que, em consequencia das suas occupaões e trabalhos diarios, não podem concorrer ás escolas publicas, remetendo ao mesmo tempo o programma adoptado para a dita escola; e reconhecendo quanto é digno de elogio o empenho da referida Camara em derramar as luzes do ensino indispensavel pelas classes artisticas e laboriosas: Ha por bem ordenar que o Governador Civil do districto de Evora louve, em seu real nome, os Vereadores da Camara Municipal da mesma cidade, pelo illustrado zêlo com que acaba de pôr em pratica uma providencia, cujos beneficos resultados se começam já a experimentar, tendo-se matriculado n'aquella aula nocturna cento e setenta alumnos, concorrendo assim efficazmente, pelo seu auctorisado exemplo, para a instrucção das classes productoras no municipio confiado á sua administração.

Paço das Necessidades, em 28 de Novembro de 1859.—*Antonio Maria de Fontes Pereira de Mello.*

No Diar. de Lisb. de 12 Dez., n.º 36.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA FAZENDA

SECRETARIA D'ESTADO—1.ª REPARTIÇÃO

DOM PEDRO, por graça de Deus, REI de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos que as Côrtes Geraes decretaram e nós queremos a Lei seguinte:

Artigo 1.º É auctorisado o Governo a pagar á Companhia dos Canaes da Azambuja, em conformidade com o Contrato de 23 de Março de 1844, a quantia de

11:829§250 réis, sendo 2:454§750 réis importancia dos juros das Inscriptões emitidas em virtude do Decreto de 7 de Maio de 1857, contados desde o 1.º de Janeiro de 1853 a 30 de Junho de 1854; e 9:374§500 réis para preencher a somma dos juros das Inscriptões pertencentes á dita Companhia, com relação aos quatro semestres do 1.º de Julho de 1850 a 30 de Junho de 1852.

Art. 2.º Fica revogada a Legislação em contrario.

Mandámos portanto a todas as auctoridades a quem o conhecimento e execução da referida Lei pertencer, que a cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'ella se contém.

O Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios da Fazenda a faça imprimir, publicar e correr. Dada no Paço das Necessidades, aos 28 de Novembro de 1859.—
EI-REI (com rubrica e guarda.)—*José Maria do Casal Ribeiro*.—Logar do sello grande das Armas Reaes.

Carta de Lei, pela qual Vossa Magestade, tendo sancionado o Decreto das Côrtes Geraes de 14 de Novembro de 1859, pelo qual é auctorizado o Governo a pagar á Companhia dos Canaes da Azambuja a quantia de 11:829§250 réis, nos termos do Contrato de 23 de Março de 1844; manda cumprir e guardar o referido Decreto como n'elle se contém pela forma retrò declarada.—Para Vossa Magestade ver.—*João Carlos de Menezes* a fez.

No Diar. de Lisb. de 19 Dez., n.º 42.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DO REINO.

DIRECÇÃO GERAL DE INSTRUÇÃO PUBLICA—3.ª REPARTIÇÃO

Attendendo ao que me representou a Camara Municipal de Ovar, districto de Aveiro, sobre a necessidade de ser creada n'aquella villa uma cadeira de instrução primaria para o sexo feminino;

Considerando que a mesma Camara se obriga a dar casa com a sufficiente capacidade e os utensilios necessarios para a collocação e serviço da escola;

Conformando-me com o parecer do Conselho Geral de Instrução Publica, interposto na sua Consulta de 24 do corrente mez; e

Usando das auctorisações conferidas ao Governo pelo artigo 40.º do Decreto com sancção legislativa de 20 de Setembro de 1844 e pela Lei do Orçamento geral do Estado:

Hei por bem crear uma cadeira de instrução primaria para o sexo feminino na villa de Ovar, districto de Aveiro; não se abrindo porém o concurso para o seu provimento sem que o Governador Civil do districto faça previamente verificar pelo respectivo Administrador do concelho, se a casa e os utensilios offercidos para a escola satisfazem cabalmente ao fim para que são destinados.

O Ministro e Secretario d'Estado dos Negocios do Reino assim o tenha entendido e faça executar. Paço das Necessidades, em 30 de Novembro de 1859.—REI.—
Antonio Maria de Fontes Pereira de Mello.

No Diar. de Lisb. de 12 Dez., n.º 36.

DIRECÇÃO GERAL DE ADMINISTRAÇÃO CIVIL—3.ª REPARTIÇÃO

Attendendo ás rasões expostas pela Camara Municipal de Bragança, em representação que dirigiu á minha real presença, sobre os inconvenientes que resultam aos povos do seu concelho de serem julgadas no Juizo correccional as causas de coimas, policia municipal ou transgressões de Posturas, e pedindo por isso que seja revogado o Decreto de 21 de Dezembro de 1853 que transferiu dos Juizes Eleitos para o Juizo correccional o julgamento das ditas causas; e mostrando-se que a pretensão da Camara supplicante é fundada na utilidade dos povos, como informa o respectivo Governador Civil: Hei por bem, usando da faculdade concedida ao Governo pela Carta de

tara segue pela margem direita do mesmo rio até ao Tejo; e conformando-se com a informação do conselheiro inspector geral do arsenal da marinha e intendente da marinha de Lisboa, em data de 20 de abril do anno proximo passado, e não menos com as considerações do ministerio das obras publicas, commercio e industria, emitidas em seu officio de 28 de dezembro ultimo, e fazendo constar que nem o contrato do caminho de ferro de Cintra, nem nenhum outro feito por aquelle ministerio tem disposição alguma que possa contrariar a obra projectada, da qual, segundo o parecer do conselho de saude publica, que pelo mesmo ministerio foi ouvido sobre o assumpto, deverá resultar grande utilidade áquelles sitios que assim ficarão consideravelmente melhorados nas suas condições insalubres: ha por bem conceder á sobredita camara municipal de Belem a auctorisacão que solicitou.

O que assim se lhe participa, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, para seu conhecimento e devidos effectos.

Paço, em 13 de janeiro de 1860.—*Adriano Mauricio Guilherme Ferreri.*

D. de L. de 15 jan., n.º 12.

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

REPARTIÇÃO CENTRAL

Sua Magestade El-Rei, querendo ser cabalmente informado do modo por que se tem cumprido o contrato celebrado com a companhia dos canoas da Azambuja em 23 de março de 1844, e confirmado pela carta de lei de 30 de novembro do mesmo, a fim de que o governo possa apresentar ao corpo legislativo as propostas de lei que porventura sejam reclamadas pelo importante melhoramento que se teve em vista realisar com aquelle contrato: ha por bem nomear uma commissão composta do brigadeiro graduado Manuel José Julio Guerra, superintendente das obras de melhoramento do Tejo, do doutor Levy Maria Jordão, auditor do ministerio da marinha, e do capitão de estado maior de engenharia João Chrysostomo de Abreu e Sousa, para que examine: 1.º, quaes as disposições do contrato que foram cumpridas e como o foram; 2.º, quaes as disposições que se não cumpriram e por que; 3.º, se é conveniente rescindir o contrato, e qual o modo de effectuar a rescisão com vantagem do estado e sem offensa dos direitos da companhia.

O que se comunica, pelo ministerio das obras publicas, commercio e industria, ao director geral das obras publicas para sua intelligencia e effectos competentes.

Paço, em 14 de janeiro de 1860.—*Antonio de Serpa Pimentel.*

D. de L. de 16 jan., n.º 12.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA FAZENDA

DIRECÇÃO GERAL DAS ALFANDEGAS E CONTRIBUIÇÕES INDEBITAS

Tendo o conselho de saude publica do reino representado contra o abuso praticado por alguns danos das fazendas, que, dando entrada nos armazens do lazareto, para se beneficiarem, ou são ali conservadas por longo tempo, não obstante ter-se-lhe já dado livre pratica, ou são removidas para a alfandega grande com tal demora que embarçam as descargas dos navios posteriormente entrados no porto d'esta cidade, dando lugar similhante procedimento a queixas que infundadamente se attribuem á repartição de saude; e sendo necessario providenciar-se de modo que não continuem abusos taes, que, transtornando sensivelmente o serviço do lazareto, prejudicam tambem os interesses do commercio: ha por bem Sua Magestade El-Rei, conformando-se com a informação do conselheiro director da sobredita alfandega, ordenar que os generos admitidos nos armazens do lazareto, para serem beneficiados, não se possam ali demorar, depois de se lhes ter dado livre pratica, mais de tres dias, e findo este prazo,

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA

REPARTIÇÃO DE CONTABILIDADE

Usando da auctorisação concedida ao governo pelo artigo 3.º § 8.º da carta de lei de 25 de junho de 1864, hei por bem ordenar, ouvido o conselho d'estado, que no ministerio dos negocios da fazenda se abra um credito supplementar de 37:171\$861 réis a favor do ministerio das obras publicas, commercio e industria, a fim de ser habilitada a direcção geral dos correios a satisfazer a todas as despezas relativas ao serviço a seu cargo durante o presente anno economico, para que não foram sufficientes algumas das verbas auctorisadas, em consequencia das alterações feitas nos quadros e vencimentos dos respectivos empregados em virtude do decreto de 30 de dezembro ultimo, e outras despezas provenientes de melhoramentos introduzidos n'este importante ramo do serviço.

Os ministros e secretarios d'estado das duas mencionadas repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 29 de junho de 1865. — Rei. — *Carlos Bento da Silva* — *Conde d'Avila*.

D. de L. n.º 446, de 4 de julho.

Usando da auctorisação concedida ao governo no § 8.º do artigo 2.º da carta de lei de 25 de junho de 1864, hei por bem ordenar, ouvido o conselho d'estado, que no ministerio dos negocios da fazenda seja aberto um credito supplementar da quantia de 5:967\$695 réis a favor do ministerio das obras publicas, commercio e industria, para completo pagamento das despezas pertencentes á repartição de pesos e medidas, relativas ao presente anno economico.

Os ministros e secretarios d'estado das duas mencionadas repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 29 de junho de 1865. — Rei. — *Carlos Bento da Silva* — *Conde d'Avila*.

D. de L. n.º 446, de 4 de julho.

Usando da auctorisação concedida ao governo no § 8.º do artigo 2.º da carta de lei de 13 de julho de 1863, hei por bem ordenar, ouvido o conselho d'estado, que no ministerio dos negocios da fazenda seja aberto um credito supplementar pela quantia de 10:138\$231 réis a favor do ministerio das obras publicas, commercio e industria, para, na conformidade do contrato de 30 de novembro de 1844, satisfazer á companhia dos canaes de Azambuja a differença entre o rendimento liquido do canal, importante em 1:644\$835 réis no anno economico de 1863-1864 e a somma de 11:783\$086 réis, juro de 5 por cento do capital desembolsado pela mesma companhia.

Os ministros e secretarios d'estado das duas mencionadas repartições assim o tenham entendido e façam executar. Paço, em 29 de junho de 1865. — Rei. — *Carlos Bento da Silva* — *Conde d'Avila*.

D. de L. n.º 446, de 4 de julho.

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA GUERRA

2.ª DIRECÇÃO

4.ª REPARTIÇÃO

Estando as praças da companhia de saude do exercito equiparadas pelo artigo 27.º do decreto com força de lei de 6 de outubro de 1854 ás praças do batalhão de engenheiros, e competindo-lhes por effeito do disposto no mesmo artigo o abono das vantagens concedidas a todas as praças dos corpos das diversas armas do exercito pela carta de lei de 23 de junho de 1864, que lhes augmentou o vencimento com 20 réis diarios, sendo 15 réis para pret e 5 réis para fardamento, e não havendo verba votada para esta despeza: hei por bem ordenar, ouvido o conselho de ministros, que no ministerio da fazenda se abra a favor do ministerio da guerra um credito extraordinario pela quantia de 819\$800 réis, a fim de ser applicada ao pagamento do referido augmento até ao fim do actual anno economico, dando o governo conta ás côrtes do uso que fizer d'esta auctorisação.

Os ministros e secretarios d'estado dos negocios da fazenda e da guerra assim o tenham entendido e façam executar. Paço da Ajuda, em 29 de junho de 1865. — Rei. — *Marquez de Sá da Bandeira* — *Conde d'Avila*.

D. de L. n.º 461, de 25 de julho.

