N.º 198

Senhores.—A vossa comissão de obras públicas entende desnecessário alongar-se muito no seu parecer sôbre o presente projecto porque as vantagens da criação dum pôrto franco em Lisboa, são tam manifestas, e por tal forma ressaltam dos relatórios do autor e da comissão de engenharia do Senado, que seria supérfluo bordar muitas mais considerações sôbre o assunto.

As grandes transacções comerciais fazem se de preferência onde encontram maiores facilidades; e infelizmente para nós tudo parece conjugar se para as dificultar. As alfândegas, com as mil formalidades e fiscalização que encontram as embarcações que demandam os nossos portos, tornam tam difícil e complicado o desembarque e trânsito de mercadorias, que pode dizer-se, se acha êste movimento quasi reduzido ao indispensável. Pois, apesar disto a situação geográfica de Lisboa é tam excepcional, são tam maravilhosas as condições do seu pôrto, que proporcionalmente, é um dos portos em que o movimento em tonelagem de mercadorias mais tem aumentado.

Deveremos deixar perder as vantagens que Lisboa oferece ao comércio mundial, hoje principalmente que Vigo e Cádiz se preparam para lhe fazerem concorrência? Evidentemente que não.

Crie-se o pôrto franco que o comércio, liberto dos embaraços sem número de que ainda o não conseguimos livrar procurará o cais da Europa; e, com a abertura do canal do Panamá veremos as mercadorias da Ásia e da costa ocidental da América convergir tambêm a Lisboa para serem distribuídas por toda a terra.

De tanto movimento, de tanta riqueza, alguma cousa ficará no nosso país; e com tam grande estímulo veremos, como conseqüência o tam desejado rejuvenescimento da nossa marinha mercante.

Como vantagens doutra ordem, veremos tambêm atenuar-se a crise do trabalho pela necessidade que os estabelecimentos da zona franca terão de recorrer ao nosso operário.

A vossa comissão dobras públicas julga conveniente introduzir no presente projecto as seguintes alterações.

§ único do artigo 2.º Cortar as palavras «tabaco e fósforos estrangeiros».

E acrescentar:

Base 17.ª Que a empresa será isenta de todos os impostos directos que não sejam o predial e o industrial; e bem assim dos direitos alfandegários do material e das máquinas necessárias para a construção e que não se fabriquem no país.

Sala das sessões da comissão de obras públicas, em 2 de Maio de 1912.

Ezequiel de Campos.
Álvaro Pope.
António Maria da Silva.
Jorge Nunes.
Joaquim José Cerqueira da Rocha.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
ARQUIVO HISTÓRICO PARLAMENTAR

Senhores.—A comissão de finanças dá o seu completo apoio ao projecto n.º 83-C e abstêm-se de fazer parecer; visto o projecto já ser acompanhado de valiosos relatórios que largamente esclarecem o assunto.

Procedendo assim, tem principalmente a comissão em vista demorar o menos possível a discussão do presente projecto, por entender que êle merece a vossa aprovação.

Sala das sessões da comissão de finanças, em 5 Maio de 1912.

Aquiles Gonçalves.
António Maria Malva do Vale.
Tomé de Barros Queiroz.
José Barbosa.
Victorino Máximo de Carvalho Guimarães.
Alvaro de Castro, relator.

83-C

PROPOSTA DE LEI

Artigo 1.º Num prazo não superior a 60 dias, contados desde a promulgação desta lei, o Govêrno nomeará uma comissão técnica a fim de estudar o melhor local para o estabelecimento dum pôrto franco em Lisboa.

§ único. Escolhido o local, a comissão fará o plano completo das obras a executar com todos os seus detalhes.

Art. 2.º Logo que a comissão a que se refere o artigo 1.º apresente os seus trabalhos e êsses sejam aprovados em Conselho de Ministros, o Govêrno fará adjudicar por

concurso, precedendo anúncios de 180 dias, a construção e exploração do pôrto franco de Lisboa, não podendo ela, em caso algum, exceder o prazo de sessenta anos.

§ único. No pôrto franco poderão embarcar, desembarcar ou conservar-se depositados, livres de direitos, quaisquer géneros ou mercadorias que não sejam tabaco, vinho, azeite e fósforos estrangeiros. São também nele permitidas todas as operações de beneficiação, empacotamento, lotação de géneros e a sua transformação noutros produtos comerciavéis em fábricas ou outros estabelecimentos industriais.

Art. 3.º A adjudicação de que trata o artigo 2.º será feita em harmonia com as seguintes bases:

1.ª Que o pôrto franco constará de cáis, pontes de embarque e desembarque, armazêns e as necessárias vedações para o serviço fiscal, segundo o projecto aprovado pelo Govêrno;

2.ª Que o Estado concederá à empresa adjudicatária o direito de exploração do pôrto franco durante sessenta anos, sem subvenção nem garantia de juros, mas cedendo gratuitamente os terrenos que forem precisos, se pertencerem ao Estado, e garantindo a sua expropriação por utilidade pública, se pertencerem a particulares.

3.ª Que nenhuma pessoa ou sociedade poderá ser admitida a concurso sem préviamente depositar na Caixa Geral de Depósitos a quantia de 50:000$000 réis em dinheiro ou em títulos da dívida pública, pelo seu valor no mercado;

4.ª Que a empresa adjudicatária elevará no prazo de quinze dias, contados da data da adjudicação, o seu depósito a 5 por cento do valor em que forem calculadas as obras, em dinheiro ou em títulos da dívida pública pelo seu valor no mercado, do qual receberá os respectivos juros se fôr em títulos, ou o juro mencionado na Caixa Geral de Depósitos, se fôr em dinheiro, não podendo o mesmo depósito ser levantado sem estarem concluídas todas as obras e reconhecidas conforme os projectos apresentados a concurso;

5.ª Que todas as obras e edifícios servirão de garantia ao Estado para o exacto cumprimento, por parte da empresa, de todas as obrigações por ela contraídas, nas quais se compreende o pagamento resultante das expropriações por utilidade pública a que se refere a base 2.ª:

6.ª Que nas obras sejam admitidos de preferência operários portugueses, e que o prazo, contado da assinatura do contracto definitivo, em que elas deverão estar concluídas e em perfeito estado de exploração, será fixado nas condições de concurso, pagando o concessionário a multa de 100$000 réis diários pelo tempo que decorrer desde a finalização dêsse prazo até final conclusão das obras;

7.ª Que os navios e mercadorias que na totalidade se aproveitem do pôrto franco continuarão sujeitos ao regime fiscal dos actuais armazêns-gerais francos;

8.ª Que os navios que transportem simultâneamente mercadorias destinadas ao pôrto franco ou vindas dêle, bem como quaisquer outras, gozarão dos benefícios da base anterior no que respeita às primeiras;

9.ª Que as tarifas de carga, descarga e armazenagem serão fixadas pelo Govêrno no programa do concurso e as de beneficiação e outras por acôrdo entre o Govêrno e a empresa, não podendo umas e outras ser alteradas sem o mesmo acôrdo;

10.ª Que no recinto do pôrto franco será permitido o trabalho nocturno para atracações, cargas e descargas, devendo, em regra, sómente pernoitar ali o pessoal que se destine a estes trabalhos e à necessária vigilância;

11.ª Que será proibido dentro do recinto do pôrto franco, o comércio de retalho, a ninguém sendo concedido o direito de consumir ali géneros que não provenham da zona fiscal;

12.ª Que a empresa conservará as pontes, cáis, armazêns, edifícios, vedações e suas dependências em perfeito estado, devendo nesse mesmo estado entregá-los gratuitamente ao Govêrno, findo o prazo da concessão;

13.ª Que o material móvel, também sempre mantido em perfeito estado de conservação, será, na época de reversão para o Estado, pago pelo seu valor, conforme a avaliação feita por dois peritos nomeados pelo Govêrno, dois pela empresa e um pelo Supremo Tribunal de Justiça;

14.ª Que a empresa adjudicatária para os efeitos da lei, será considerada portuguesa e únicamente sujeita à jurisdição dos tribunais portugueses, devendo ser préviamente submetidas à arbitragem regulada no Código do Processo Civil todas as questões e dúvidas que se levantarem entre a empresa adjudicatária e o Estado, com respeito à execução da presente lei e respectivos regulamentos que vierem a publicar-se;

15.ª Que os lucros líquidos da exploração, superiores à anuidade necessária para amortizar durante o prazo da concessão a importância em que forem avaliadas as obras a executar, serão divididos em partes iguais pelo Estado e pela empresa;

16.ª Que a base da licitação será a taxa do juro relativo à anuidade de que trata a base anterior, sendo preferida a empresa que oferecer menor taxa.

Art. 4.º Respeitadas as bases insertas no artigo anterior, são motivos de preferência:

1.º O menor número de anos para a construção do pôrto franco de modo a poder ser pôsto à exploração;

2.º O menor número de anos que durar a exploração pela empresa adjudicatária.

Art. 5.º O Govêrno fará todos os regulamentos necessários para a execução da presente lei.

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

Palácio do Congresso, em 9 de Fevereiro de 1912.

Anselmo Braamcamp Freire.
Bernardino Roque.
Bernardo Paes de Almeida.

N.º 29

Senhores Senadores. — A vossa comissão de engenharia, a quem foi presente o projecto de lei n.º 1-A vem, depois de o estudar atentamente, apresentar-vos o seu parecer, declarando o mesmo projecto digno da vossa aprovação, sem embargo de pequenos reparos suscitados por algumas das suas disposições, para as quais vos lembra as modificações que se lhe afiguram mais convenientes.

A sociedade portuguesa nos últimos anos da monarquia constitucional presenciou aflitiva o abandono inqualificável a que tinham sido votados quási todos os ramos da administração pública, o conseqùente descalabro financeiro, bem

como a lamentável decadência de toda a espécie de actividade nacional.

Agora senhora dos seus destinos procura febrilmente reconstituir sôbre alicerces novos e seguros o desmantelado edifício social, para o que indispensável se torna remodelar e melhorar as condições económicas do país, fomentando o comércio, criando a indústria e aperfeiçoando a agricultura.

Para isto muito poderá concorrer a criação de portos francos no continente português, nas ilhas adjacentes e nas nossas colónias.

A facilidade que em tais portos encontram os navios na entrada e saída, a presteza nas cargas e descargas com isenção das formalidades alfandegárias e das peias de qualquer natureza, a liberdade de manipulação, beneficiação, lotações e fabricos vários em mercadorias de toda a ordem chamam sempre aos portos francos uma multidão variegada e cosmopolita, desenvolvem uma vida intensa de actividade febril que se comunica às regiões circunvizinhas, atraem os capitais e estimulam o progresso e desenvolvimento de todas as fôrças vivas do país, ao mesmo tempo que proporcionam ocupação e trabalho proveitoso a muitos dos seus habitantes.

É por tudo isto que a comissão entende que deveis dar a vossa aprovação ao projecto chamando contudo a vossa atenção para os seguintes pontos:

a) No artigo 1.º parece dever marcar-se mais precisamente a região em que há-de construir-se o pôrto franco, pois com alguma razão poderia ser rejeitado o projecto se êste pôrto houvesse de ser construído na margem esquerda do Tejo por não ficar em fácil comunicação por terra com a cidade de Lisboa, ou se quisesse dar lhe situação em Braço de Prata por assim se alongar o caminho e tornar mais difícil o seu acesso aos navios vindos do Oceano, e por isso a comissão julga conveniente indicar que o local seja escolhido entre as tôrres de Belêm e S. Julião da Barra.

b) No artigo 2.º deverá marcar-se mais largo o prazo para o concurso, parecendo seis meses não ser exagerado, porque as empresas dificilmente aceitarão os respectivos encargos, se não lhes fôr possível estudar as condições locais de modo a poder apreciar-lhes as vantagens e encargos.

c) Na condição 2.ª do artigo 2.º deverá garantir-se à empresa adjudicatária que serão feitas as expropriações indispensáveis para a construção das obras.

d) A condição 10.ª, julga a comissão, deve ser modificada, a fim de que seja permittido no recinto do pôrto franco o trabalho nocturno para atracações, cargas e descargas.

e) E finalmente na condição 14.ª deverá estabelecer se clara e iniludívelmente que a companhia adjudicatária será portuguesa e únicamente sujeita à jurisdição dos tribunais portugueses.

E assim a comissão tem a honra de apresentar-vos o projecto de lei assim concebido:

Artigo 1.º É o Govêrno autorizado a nomear uma comissão técnica, a fim de estudar o melhor local para o estabelecimento dum pôrto franco na margem direita do Tejo e na zona compreendida entre as tôrres de Belêm e de S. Julião da Barra.

§ único. Escolhido o local, a comissão fará o plano completo das obras a executar com todos os seus detalhes.

Art. 2.º O Govêrno fará adjudicar por concurso, precedendo anúncios por cento e oitenta dias, a construção e exploração por sessenta anos do pôrto franco de Lisboa no qual, livres de direitos, possam embarcar, desembarcar ou conservar-se depositados, quaisquer géneros ou mercadorias, que não sejam tabaco, vinho, alcool, azeite e fósforos estrangeiros.

§ único. No pôrto franco são permitidas todas as operações de beneficiação, empacotamento, lotação de géneros e a sua transformação noutros produtos comerciáveis em fábricas ou outros estabelecimentos industriais.

Art. 3.º A adjudicação de que trata o artigo 2.º será feita em harmonia com as seguintes bases:

1.ª Que o pôrto franco constará de cais, pontes de embarque e desembarque, armazêns e as necessárias vedações para o serviço fiscal, segundo o projecto aprovado pelo Govêrno;

2.ª Que o Estado concede à empresa adjudicatária o direito de exploração do pôrto franco durante sessenta anos, sem subvenção, nem garantia de juros, mas cede gratuitamente os terrenos que forem precisos, se pertencerem ao Estado, e garante a sua exploração por utilidade pública, se pertencerem a particulares;

3.ª Que nenhuma pessoa ou sociedade poderá ser admitida a concurso sem préviamente depositar na Caixa Geral de Depósitos a quantia de 50:000$000 réis em dinheiro ou em títulos da dívida pública, pelo seu valor no mercado;

4.ª Que a empresa adjudicatária elevará no prazo de quinze dias, contados da data da adjudicação, o seu depósito a 100:000$000 réis, do qual receberá os respectivos juros, se fôr em títulos da dívida pública, ou 5 por cento se fôr em dinheiro, não podendo o depósito ser levantado sem estarem concluídas todas as obras e reconhecidas conformes com os projectos apresentados a concurso;

5.ª Que todas as obras e edifícios, depois do levantamento do depósito definitivo, servirão de garantia ao Estado para o exacto cumprimento, por parte da empresa, de todas as obrigações por ela contraídas;

6.ª Que todas as obras estarão concluídas e em perfeito estado de exploração no prazo máximo de três anos, contados da assinatura do contracto definitivo;

7.ª Que os navios e mercadorias que, na totalidade, se aproveitem do pôrto franco de Lisboa únicamente ficarão sujeitos a direitos de tonelagem e sanitários, não podendo ser superiores aos actualmente estabelecidos;

8.ª Que os navios que, simultâneamente, transportem mercadorias do pôrto franco e outras destinadas a importação ou exportação, gozarão dos mesmos benefícios, pelo que respeita a mercadorias em relação à parte destinada ou saída do entreposto e pelo que respeita aos navios na proporção da tonelagem destinada às mesmas mercadorias;

9.ª Que as tarifas de carga, descarga e armazenagem serão fixadas pelo Govêrno no programa do concurso e as de beneficiação e outras por acôrdo entre o Govêrno e a empresa, não podendo umas e outras ser alteradas sem o mesmo acôrdo;

10.ª Que no recinto do pôrto franco é permitido o trabalho nocturno para atracações, cargas e descargas;

11.ª Que a empresa conservará as pontes, cais, armazêns, edifícios, vedações e suas dependências em perfeito estado, devendo nesse mesmo estado entregá-los gratuitamente ao Govêrno, findo o prazo da concessão;

12.ª Que o material móvel, também sempre mantido em perfeito estado de conservação, será, na época de reversão para o Estado, pago pelo seu valor, conforme a avaliação feita por dois peritos nomeados pelo Govêrno, dois pela empresa e um pelo Supremo Tribunal de Justiça;

13.ª Que a empresa será isenta de todos os impostos directos, que não sejam o predial e o industrial;

14.ª Que a empresa adjudicatária, para os efeitos da lei, será considerada portuguesa e únicamente sujeita à jurisdição dos tribunais portugueses;

15.ª Que os lucros líquidos da empresa, superiores a... por cento de juro e à percentagem necessária para amor-

tizar o capital fixo no prazo de sessenta anos, pertencerão por metade ao Estado e a outra metade à empresa.

16.ª Que a base da licitação será o juro de que trata a base antecedente.

Art. 4.º O Govêrno fará todos os regulamentos necessários para a execução da presente lei.

Art. 5.º Fica revogada a legislação em contrário.

Sala das Sessões da Comissão, em 11 de Dezembro de 1911.

Domingos Tasso de Figueiredo.
José Nunes da Mata.
Tomás Cabreira.
António Bernardino Roque.
Alfredo José Durão.

1-A

Senhores. — É hoje considerada indiscutível, em todos os países, a opinião que os portos francos são origem dum largo desenvolvimento comercial e industrial para as cidades que os estabelecem. São exemplo eloqùente os portos francos de Hamburgo, Altona, Bremen, Brack, Stettin, Dantzig, Neufahrwasser e Emden, na Alemanha; Copenhague, na Dinamarca; Génova na Itália; Trieste e Fiume, na Áustria; Kola, na Russia; Gibraltar, Malta, Singapura e Hong-Kong, nas colónias inglesas; Batoum e Vladivostock, na Rússia asiática. A Espanha estuda o estabelecimento de portos francos em Cádiz, Barcelona e Vigo e a Câmara de Comércio Exterior de França solicitou, em 1902, ao Parlamento Francês a criação de quatro portos francos: Marselha, Bordéus, Havre, e Dunker que.

A maravilhosa situação geográfica do pôrto de Lisboa, o seu fácil acesso, a quantidade importante de mercadorias que nele entram para baldeação e trânsito, atingindo em 1907 o valor de 2.500:000$000 réis, mostram bem que o pôrto de Lisboa é um verdadeiro pôrto de distribuição, ao qual o estabelecimento dum pôrto franco dará uma incalculável riqueza. Esta opinião é por tal forma fundada que no 2.º Congresso de Agricultura, realizado no Brasil, em 1908, se sustentou a tese de que Lisboa seria um excelente pôrto de distribuição para os produtos brasileiros.

«Constitua Lisboa um pôrto franco para os produtos brasileiros e Portugal e Brasil hão-de prosperar numa comunhão de interesses que virá cimentar a herança que os fez irmãos»[1].

Lisboa pôrto franco não é uma idéia nova, pois já o grande Marquês de Pombal intentou a criação dum pôrto franco em Oeiras, cujas primeiras obras mandou começar. Mais tarde, em 1796 e em 1824, foi decretado o pôrto franco, sem que a lei tivesse execução e, finalmente, em 18 de Junho de 1887 foi apresentado e mais tarde aprovado na Câmara dos Deputados um projecto de lei criando em Lisboa um pôrto franco. Infelizmente o projecto foi abandonado pelas vicissitudes e incertezas da política monárquica.

A questão Lisboa pôrto franco recebeu agora novo impulso com a abertura do canal do Panamá, porque Lisboa fica o pôrto europeu mais próximo de Colon, pôrto da entrada do canal, do qual dista 4:110 milhas, menos 460 milhas que o Havre. O corte do istmo de Panamá vem aproximar da Europa uma grande parte dos Estados Unidos e do México, as repúblicas de Guatemala, Honduras, Nicarágua, Salvador, Costa Rica, Panamá, Colômbia, Equador, Peru e Chile; o Japão, a China e grande parte da Ásia; a Nova Zelândia, a Austrália e toda a Oceânia. E é Lisboa que constitui o cais natural de desembarque das mercadorias vindas dêsses países, principalmente se elas tiverem livre entrada no seu pôrto franco, pagando apenas as taxas de carga e descarga, manutenção e armazenagem, para depois serem distribuídas por toda a Europa.

A escolha de local para pôrto franco deve satisfazer às seguintes condições[1]:

«*a*) Oferecer fácil acesso aos maiores navios, em quaisquer circunstâncias de tempo e de maré, com pronta e fácil atracação e desatracação, com rapidez e sem perigo para abordarem e largarem os cais;

b) Dar suficiente abrigo e segurança aos navios para poderem conservar-se, em circunstâncias normais, fundeados e atracados aos cais e pontes e fazerem as suas operações de carga e descarga, sem necessidade de obras exteriores protectoras;

c) Terem os cais e pontes de descarga uma construção e disposição tais que não venham a provocar perturbações ou alterações prejudiciais na direcção e intensidade das correntes de fluxo e refluxo ou assoreamentos inconvenientes e sem que o regime do rio seja alterado;

d) Apresentar do lado do pôrto um desenvolvimento de frente acostável suficiente para permitir que muitas embarcações estejam atracadas à carga e ter em terra a área bastante para a instalação de armazêns e depósitos, linhas férreas e estabelecimentos industriais que ali queiram fundar-se;

e) Que todo o estabelecimento possa ser fácilmente vedado, completamente isolado e eficazmente fiscalizado por terra e por mar;

f) Que esteja em fácil comunicação com o pôrto de Lisboa, por terra e por mar;

g) Que do lado do pôrto tenha a sua linha de cais e fundeadouros a profundidade de 9 a 10 metros abaixo do zero hidrográfico e ofereça um bom fundo para a presa dos ferros de amarração dos navios».

Tem sido indicados como locais apropriados para o pôrto franco: Cascais; o espaço entre as fozes do rio Jamor e da ribeira de Algés; uma longa faixa do terreno que o Estado possui em Braço de Prata e, na Outra Banda, os esteiros do Seixal e do Coina. Cascais deve ser uma estação de turismo, e está naturalmente excluída como local de pôrto franco.

O espaço compreendido entre as fozes do rio Jamor e da ribeira de Algés está já estudado pela sub-comissão nomeada em 1887, que reconheceu que ali se podiam conquistar ao rio 70 hectares, ficando o estabelecimento com 3:250 metros de cais ordinário e oito pontes-cais para acostarem os grandes navios. O pôrto franco estabelecido neste local ficava um pouco superior ao de Copenhague, que tem uma área de 60 hectares, com 4 quilómetros de cais acostáveis. No pôrto franco de Copenhague laboram setenta e três fábricas, sendo dezasseis verda-

[1] *Relatório* do Dr. Venceslau Belo, p. 27.

[1] *Os portos marítimos de Portugal*, por Adolfo Loureiro, vol. III, parte II, p. 298.

deiras indústrias e as restantes do que se chama manipulações comerciais.

O de Braço de Prata tem uma faxa de 200 metros de largura e alguns quilómetros de extensão, pertencente ao Estado e parece satisfazer a algumas condições acima apontadas. O local na Outra Banda não está também estudado, mas é bastante vasto.

Para a escolha do local definitivo é mister nomear uma comissão de estudo que faça o exame comparativo dêstes três locais e formule o plano das obras a executar no local escolhido para pôrto franco de Lisboa.

Por estas considerações vos apresento o seguinte

PROJECTO DE LEI

Artigo 1.º É o Govêrno autorizado a nomear uma comissão de estudo do melhor local para estabelecer um pôrto franco nos arredores de Lisboa, devendo o seu exame incidir na margem norte do Tejo, sôbre os terrenos compreendidos entre as fozes do rio Jamor e da ribeira de Algés, já estudados pela sub comissão nomeada em 1887, e sôbre os terrenos junto a Braço de Prata; na margem sul, sôbre os esteiros do Seixal e do Coina e terrenos próximos.

§ único. Escolhido o local, a comissão fará o plano completo das obras a executar com todos os seus detalhes.

Art. 2.º O Govêrno fará adjudicar por concurso, precedendo anúncios por sessenta dias, a construção e exploração por sessenta anos do pôrto franco de Lisboa no qual, livres de direitos, possam embarcar, desembarcar ou conservar se depositados quaisquer géneros ou mercadorias, que não sejam tabaco, vinho, alcool, azeite e fósforos estrangeiros.

§ único. No pôrto franco são permitidas todas as operações de beneficiação, empacotamento, lotação de géneros e a sua transformação noutros produtos comerciáveis em fábricas ou outros estabelecimentos industriais.

Art. 3.º A adjudicação de que trata o artigo 2.º será feita em harmonia com as seguintes bases:

1.ª Que o pôrto franco constará de cais, pontes de embarque e desembarque, armazêns e as necessárias vedações para o serviço fiscal, segundo o projecto aprovado pelo Govêrno;

2.º Que o Estado não concede subvenção nem garantia de juro à empresa adjudicatária, mas simplesmente os terrenos pertencentes ao Estado, que lhe sejam precisos, e o direito de exploração durante sessenta anos;

3.ª Que nenhuma pessoa ou sociedade poderá ser admitida a concurso sem préviamente depositar na Caixa Geral de Depósitos a quantia de 50:000$000 réis em dinheiro ou em títulos da divída pública, pelo seu valor no mercado;

4.ª Que a empresa adjudicatária elevará no prazo de quinze dias, contados da data da adjudicação, o seu depósito a 100:000$000 réis, do qual receberá os respectivos juros, se fôr em títulos da divída pública, ou 5 por cento se fôr em dinheiro, não podendo o depósito ser levantado sem estarem concluídas todas as obras e reconhecidas conformes com os projectos apresentados a concurso;

5.ª Que todas as obras e edifícios, depois do levantamento do depósito definitivo, servirão de garantia ao Estado para o exacto cumprimento, por parte da empresa, de todas as obrigações por ela contraídas;

6.ª Que todas as obras estarão concluídas e em perfeito estado de exploração no prazo máximo de três anos, contados da assinatura do contracto definitivo;

7.ª Que os navios e mercadorias que, na totalidade, se aproveitem do pôrto franco de Lisboa únicamente ficarão sujeitos a direitos de tonelagem e sanitários, não podendo ser superiores aos actualmente estabelecidos;

8.ª Que os navios que, simultâneamente, transportem mercadorias do pôrto franco e outras destinadas a importação ou exportação, gozarão dos mesmos benefícios, pelo que respeita a mercadorias em relação à parte destinada ou saída do entreposto e pelo que respeita aos navios na proporção da tonelagem destinada às mesmas mercadorias;

9.ª Que as tarifas de carga, descarga e armazenagem serão fixadas pelo Govêrno no programa do concurso e as de beneficiação e outras por acôrdo entre o Govêrno e a empresa, não podendo umas e outras ser alteradas sem o mesmo acôrdo;

10.ª Que no recinto do pôrto franco é proibido o trabalho nocturno, tanto nas fábricas como nos armazêns e cais;

11.ª Que a empresa conservará as pontes, cais, armazêns, edifícios, vedações e suas dependências em perfeito estado, devendo nesse mesmo estado entregá-los gratuitamente ao Govêrno, findo o prazo da concessão;

12.ª Que o material móvel, também sempre mantido em perfeito estado de conservação, será, na época de reversão para o Estado, pago pelo seu valor, conforme a avaliação feita por dois peritos nomeados pelo Govêrno, dois pela empresa e um pelo Supremo Tribunal de Justiça;

13.ª Que a empresa será isenta de todos os impostos directos, que não sejam o predial e o industrial;

14.ª Que se a empresa se constituir em sociedade anónima, os seus estatutos ficam sujeitos à aprovação do Govêrno, sem embargo da lei das sociedades anónimas;

15.ª Que os lucros líquidos da empresa, superiores a ... por cento de juro e à percentagem necessária para amortizar o capital fixo no prazo de sessenta anos, pertencerão por metade ao Estado e a outra metade à empresa;

16.ª Que a base da licitação será o juro de que trata a base antecedente.

Art. 4.º O Govêrno fará todos os regulamentos necessários para a execução da presente lei.

Art. 5.º Fica revogada a legislação em contrário.

Sala das Sessões, em 4 de Dezembro de 1911.

Tomás Cabreira.

Imprensa Nacional