

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 afitiva o abandono inqualificável a que tinham sido votados quasi todos os ramos da administração pública, o conseqüente descalabro financeiro, bem como a lamentável decadência de toda a espécie de actividade nacional.

Agora senhora dos seus destinos procura febrilmente reconstituir sobre alicerces novos e seguros o desmantelado edificio 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 variada 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 forças vivas do país, ao mesmo tempo que proporcionam occupação 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 porto franco, pois com alguma razão poderia ser rejeitado o projecto se este porto 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 torres de Belém 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 difficilmente aceitarão os respectivos encargos, se não lhes for 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 permitido no recinto do porto franco o trabalho nocturno para atracações, cargas e descargas.

e) E finalmente na condição 14.ª deverá estabelecer se

clara e iniludivelmente que a companhia adjudicatária será portuguesa e unicamente 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 Governô autorizado a nomear uma comissão técnica, a fim de estudar o melhor local para o estabelecimento dum porto franco na margem direita do Tejo e na zona compreendida entre as torres de Belém 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 Governô fará adjudicar por concurso, precedendo anúncios por cento e oitenta dias, a construção e exploração por sessenta anos do porto 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 porto franco são permitidas todas as operações de beneficiação, empacotamento, lotação de géneros e a sua transformação noutros productos commerciáveis 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 porto franco constará de cais, pontes de embarque e desembarque, armazéns e as necessárias vedações para o serviço fiscal, segundo o projecto aprovado pelo Governô;

2.ª Que o Estado concede à empresa adjudicatária o direito de exploração do porto 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 for em títulos da dívida pública, ou 5 por cento se for 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 edificios, 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 porto franco de Lisboa unicamente ficarão sujeitos a direitos de tonelagem e sanitários, não podendo ser superiores aos actualmente estabelecidos;

8.ª Que os navios que, simultaneamente, transportem mercadorias do porto franco e outras destinadas a importação ou exportação, gozarão dos mesmos beneficios, 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.<sup>a</sup> Que as tarifas de carga, descarga e armazenagem serão fixadas pelo Governo no programa do concurso e as de de beneficiação e outras por acôrdo entre o Governo e a empresa, não podendo umas e outras ser alteradas sem o mesmo acôrdo;

10.<sup>a</sup> Que no recinto do pôrto franco é permitido o trabalho nocturno para atracções, cargas e descargas;

11.<sup>a</sup> Que a empresa conservará as pontes, cais, armazéns, edificios, vedações e suas dependências em perfeito estado, devendo nesse mesmo estado entregá-los gratuitamente ao Governo, findo o prazo da concessão;

12.<sup>a</sup> 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 ava-

liação feita por dois peritos nomeados pelo Governo, dois pela empresa e um pelo Supremo Tribunal de Justiça;

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

14.<sup>a</sup> Que a empresa adjudicatária, para os efeitos da lei, será considerada portuguesa e unicamente sujeita à jurisdição dos tribunais portugueses;

15.<sup>a</sup> 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.<sup>a</sup> Que a base da licitação será o juro de que trata a base antecedente.

Art. 4.<sup>o</sup> O Governo fará todos os regulamentos necessários para a execução da presente lei.

Art. 5.<sup>o</sup> Fica revogada a legislação em contrário.

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

*D. Tasso de Figueiredo.*

*José Nunes da Mata.*

*Tomás Cabreira.*

*António Bernardino Roque.*

*Alfredo Jesé 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 eloquente os portos francos de Hamburgo, Altona, Bremen, Brack, Stettin, Dantzig, Neufahrwasser e Emden, na Allemanha; Copenhague, na Dinamarca; Génova, na Itália; Trieste e Fiume, na Áustria; Kola, na Rússia; 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, Bordeus, Havre e Dunkerque.

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.<sup>o</sup> 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»<sup>1</sup>.

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 Camara dos Deputados um projecto de lei criando em Lisboa um pôrto franco. Infelizmente o pro-

jecto 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 Oceania. E é Lisboa que constitui o caes natural de desembarque das mercadorias vindas desses 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 ás seguintes condições<sup>1</sup>:

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

b) Dar sufficiente 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 assorimentos inconvenientes e sem que o regime do rio seja alterado;

d) Apresentar do lado do pôrto um desenvolvimento de frente acostável sufficiente para permitir que muitas

<sup>1</sup> *Relatório do Dr. Venceslau Belo*, p. 27.

<sup>1</sup> *Os portos marítimos de Portugal*, por Adolfo Loureiro, vol. III, parte II, p. 298.

embarcações estejam atracadas à carga e ter em terra a área bastante para a instalação de armazéns e depósitos, linhas férreas e estabelecimentos industriais que ali queiram fundar-se;

e) Que todo o estabelecimento possa ser facilmente 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 verdadeiras indústrias e as restantes do que se chama manipulações comerciais.

O de Braço de Prata tem uma faixa 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 destes 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 Governo 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, sobre os terrenos compreendidos entre as fozes do rio Jamor e da ribeira de Algés, já estudados pela sub-comissão nomeada em 1887, e sobre os terrenos junto a Braço de Prata; na margem sul, sobre 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 Governo 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, álcool, azeite e fosforos estrangeiros.

§ único. No pôrto franco são permitidas todas as operações de beneficiação, empacotamento, lotação de géneros e a sua transformação noutros produtos comerciais 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, armazéns e as necessárias vedações para o serviço fiscal, segundo o projecto aprovado pelo Governo;

2.ª 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 previamente 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 edificios, 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 contrato definitivo;

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

8.ª Que os navios que, simultaneamente, 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 Governo no programa do concurso e as de beneficiação e outras por acôrdo entre o Governo 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 armazéns e cais;

11.ª Que a empresa conservará as pontes, cais, armazéns, edificios, vedações e suas dependências em perfeito estado, devendo nesse mesmo estado entregá-los gratuitamente ao Governo, 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 Governo, 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 Governo, 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 Governo fará todos os regulamentos necessários para a execução da presente lei.

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