

Direcção Geral das Alfândegas**1.ª Repartição**

Por despachos de 16 de Junho de 1913:

Autorizada a troca de colocações entre os sub-inspectores do quadro geral aduaneiro, João Inácio Leite da Cunha e Francisco José Agostinho da Silva, que, por despachos de 10 de Maio último, foram colocados, respectivamente, nas Alfândegas do Porto e de Angra do Heroísmo.

Idem entre o segundo aspirante do quadro geral aduaneiro, Norberto Guedes de Sá, em serviço na Alfândega do Porto, e o primeiro aspirante do mesmo quadro, António Loureiro da Rocha Barbosa e Vasconcelos, que, por despacho de 10 de Maio último, foi colocado na Alfândega de Lisboa.

Manuel de Sá Gomes, sub-inspector do quadro geral aduaneiro — demorado na Alfândega do Porto, em vista do atestado médico com que instruiu o respectivo requerimento, devendo seguir num dos vapores que devem partir em Setembro próximo futuro, para a Alfândega de Angra do Heroísmo, na qual foi colocado por despacho de 10 de Maio último.

Direcção Geral das Alfândegas, em 17 de Junho de 1913. — O Director Geral, *Manuel dos Santos*.

MINISTÉRIO DA MARINHA**Direcção Geral da Marinha****2.ª Repartição**

Tendo sido o Governo da República Portuguesa convidado a fazer-se representar no 23.º Congresso Internacional de Salvamento e de Socorros Públicos que se realiza em Gand, no corrente ano: manda o mesmo Governo, pelo Ministro da Marinha, nomear seu delegado ao referido congresso, sem dispêndio para a Fazenda; o capitão de mar e guerra, Hipácio Frederico de Brion, inspector do serviço de socorros a náufragos.

Paços do Governo da República, em 17 de Junho de 1913. — O Ministro da Marinha, *José de Freitas Ribeiro*.

Existindo uma vaga no quadro dos pilotos da barra e rio de Vila Rial de Santo António, para cujo preenchimento foi aberto concurso;

Atendendo a que o candidato melhor classificado, Gregório Gonçalves Bandeira, embora exceda um pouco a idade legal, está contido ao serviço há mais de onze anos como piloto auxiliar, e que satisfaz a todas as demais condições que a lei de 6 de Maio de 1878 exige para a nomeação de piloto, e a optima informação que a seu respeito dá o capitão do porto de Vila Rial de Santo António:

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Marinha, nomear a Gregório Gonçalves Bandeira para exercer, provisoriamente, durante dois anos, o lugar de piloto da barra e rio de Vila Rial de Santo António, em conformidade com o que dispõe o artigo 10.º do regulamento geral do serviço de pilotagem das barras e portos do continente e ilhas adjacentes, aprovado pela lei de 6 de Maio de 1878.

Paços do Governo da República, em 17 de Junho de 1913. — O Ministro da Marinha, *José de Freitas Ribeiro*.

MINISTÉRIO DO FOMENTO**Secretaria Geral**

Por ter saído com inexactidões novamente se publica o seguinte:

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Artigo 1.º É o Governo autorizado:

1.º A adjudicar em hasta pública, precedendo concurso de sessenta dias, a construção das obras do porto da Figueira da Foz, de forma a torná-lo facilmente acessível à navegação e apto para a sua função comercial;

2.º A garantir ao empreiteiro, pelas receitas especiais do porto, o pagamento, em sessenta anuidades, da quantia, não superior a 400.000 escudos, em que se comporta o encargo total da presente lei, não podendo cada anuidade exceder 23.500 escudos, incluindo nesta importância a verba necessária para a amortização; obrigando-se o Governo, quando o produto das receitas, deduzidas as despesas de exploração, não seja suficiente para fazer face ao encargo, a suprir a diferença, mediante a inscrição da quantia complementar nos orçamentos do despesa do Ministério das Finanças, a partir do ano económico de 1913-1914;

3.º A regular a forma da rescisão do contrato celebrado com a Companhia Figueirense de Reboques Marítimos e Fluviais, autorizado por decreto de 18 de Julho de 1876 e modificado pelo de 15 de Julho de 1905.

4.º A decretar as providências necessárias para a cabal execução da presente lei, em conformidade com as bases anexas que dela ficam fazendo parte integrante.

Art. 2.º Não aparecendo concorrentes ao concurso que se abriu nos termos desta lei, é o Governo autorizado a proceder à construção, por empreitadas, das obras constantes do projecto definitivo, contraindo para tal fim um empréstimo até 400.000 escudos, a juro não superior a 5 1/2 por cento e amortização em prazo não excedente a sessenta anos, com a faculdade de reembolso por antecipação, organizando para a exploração do porto as tarifas, taxas, tabelas e respectivos regulamentos concernentes à referida exploração.

Art. 3.º Será encargo da comissão de melhoramentos da Figueira da Foz, nomeada por portaria do Ministério

do Fomento de 23 de Agosto de 1911, e independentemente de qualquer outra entidade, a fiscalização das obras e sua conservação, devendo ser submetidas à sua consulta as tarifas, taxas, tabelas e respectivos regulamentos respeitantes à mesma exploração.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrário.

Os Ministros das Finanças e do Fomento a façam imprimir, publicar e correr. Dada nos Paços do Governo da República, em 11 de Junho de 1913. — *Manuel de Arriaga* — *Afonso Costa* — *António Maria da Silva*.

Bases**Base 1.ª**

1.º As obras a executar constarão do projecto definitivo, devidamente aprovado e baseado nos projectos existentes no Ministério do Fomento para o melhoramento do porto e barra da Figueira da Foz, tendo em atenção o plano elaborado pelo engenheiro Adolfo Loureiro, com data de 19 de Junho de 1911, sendo a sua execução feita por empreitada geral;

2.º O projecto definitivo será apresentado em concurso prévio, aberto pelo prazo de noventa dias no Ministério do Fomento, e elaborado nos termos do programa, que para tal fim foi organizado pela Direcção Geral de Obras Públicas e Minas, sendo concedido, ao projecto classificado em primeiro lugar, o prémio de 1.000 escudos, e ao segundo de 500 escudos, quantias que serão pagas pela empresa a quem for feita a adjudicação das obras e exploração do porto, ou pelo Governo, caso não seja feita essa adjudicação, ficando em qualquer dos casos esse projecto propriedade do Estado.

3.º O Governo publicará o caderno de encargos, e o programa do concurso para a execução das obras, e a esse concurso ninguém poderá ser admitido sem que tenha depositado na Caixa Geral dos Depósitos títulos da dívida interna portuguesa, no valor de 10.000 escudos pela cotação do mercado, as quais ficarão servindo de caução ao exacto cumprimento do contrato.

4.º O prazo para a construção e completa execução das obras de montagem dos serviços do porto é de quatro anos a contar da adjudicação.

5.º Será preferido o concorrente que se obrigar a executar as obras indicadas nesta base e por um preço inferior ao orçado e em menor preço.

Base 2.ª

São especialmente consignadas à construção das obras do porto e seu pagamento as seguintes receitas:

a) 1/4 por cento ad valorem sobre a importação e exportação de todas as mercadorias entradas ou saídas pelo porto da Figueira da Foz, imposto que tem sido cobrado pela Companhia Figueirense de Reboques Marítimos e Fluviais, conforme a lei de 12 de Abril de 1876.

b) O imposto de 47 réis por tonelada de arqueação de todos os navios que entrem no porto, criado para os melhoramentos da barra, por lei de 9 de Fevereiro de 1843.

c) O imposto adicional de 1 por cento sobre o valor de todo o pescado tributado na área fiscal da alfândega, ou que na mesma área venha a ser vendido, e o de 1/10 de centavo por quilo de bacalhau fresco pescado por navios portugueses.

d) As taxas de exploração do porto durante todo o tempo da concessão, compreendendo as da doca, cais acostáveis, guindastes e de quaisquer obras que a empresa concessionária execute em virtude da presente lei, o serviço de reboques de navios entrados ou saídos do porto e os do rio.

Paços do Governo da República, em 11 de Junho de 1913. — Os Ministros das Finanças e do Fomento, *Afonso Costa* — *António Maria da Silva*.

Por ter saído com inexactidões, novamente se publica o seguinte:

Em nome da Nação, o Congresso da República decreta, e eu promulgo, a lei seguinte:

Artigo 1.º Num prazo não superior a sessenta dias, contados desde a promulgação desta lei, o Governo nomeará uma comissão técnica a fim de estudar o melhor local para o estabelecimento dum porto 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 esses sejam aprovados em Conselho de Ministros, o Governo fará adjudicar, por concurso, precedendo anúncios de cento e oitenta dias, a construção e exploração do porto franco de Lisboa, não podendo ela, em caso algum, exceder o prazo de sessenta anos.

§ único. No porto franco poderão embarcar, desembarcar, ou conservar-se depositados, livres de direitos, quaisquer géneros ou mercadorias que não sejam vinho e azeite.

São também nele 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 porto franco constará de cais, pontas de embarque e desembarque, armazéns e as necessárias vedações para o serviço fiscal, segundo o projecto aprovado pelo Governo.

2.ª Que o Estado concederá à empresa adjudicatária o direito de exploração do porto franco durante sessenta anos, sem subvenção nem garantia de juros, mas cedendo

gratuitamente os terrenos que forem precisos, so 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 previamente depositar na Caixa Geral dos 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 o respectivo juro se for em títulos, ou o juro mencionado na Caixa Geral de Depósitos, se for 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 edificios 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 contrato definitivo, em que elas deverão estar concluídas e em perfeito estado de exploração, será fixado nas condições do concurso, pagando o concessionário a multa de 100.000 réis diários pelo tempo que decorrer desde a finalização desse prazo até final conclusão das obras.

7.ª Que os navios e mercadorias que na totalidade se aproveitarem do porto franco continuarão sujeitos ao regime fiscal dos actuais armazéns gerais francos.

8.ª Que os navios que transportem simultaneamente mercadorias destinadas ao porto franco ou vindas d'ele, 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 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 porto franco será permitido o trabalho nocturno para atracações, cargas e descargas, devendo, em regra, sómente pernoitar ali o pessoal que se destina a estes trabalhos e à necessária vigilância.

11.ª Que será proibido, dentro do recinto do porto 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, cais, armazéns, edificios, vedações e suas dependências em perfeito estado, devendo nesse mesmo estado entregá-las gratuitamente ao Governo, 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 Governo, 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 unicamente sujeita à jurisdição dos tribunais portugueses, devendo ser previamente submetidos 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 divididas 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.

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.

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 porto franco de modo a poder ser posto à exploração.

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

Art. 5.º Fica ressalvado ao Governo o direito de regular as condições de polícia e higiene, que terão de ser observadas na instalação de quaisquer indústrias dentro do porto franco.

Art. 6.º O Governo fará todos os regulamentos necessários para execução da presente lei.

Art. 7.º Fica revogada a legislação em contrário.

Os Ministros das Finanças e do Fomento a façam imprimir, publicar e correr. Dada nos Paços do Governo da República, em 13 de Junho de 1913. — *Manuel de Arriaga* — *Afonso Costa* — *António Maria da Silva*.

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas**Repartição de Minas****1.ª Secção****Editos**

Havendo Henrique Gonçalves requerido o diploma de descobridor legal da mina de urânio de Bonelho e Poio,