

CÂMARA DOS DEPUTADOS

PARECER N.º 348

Senhores Deputados.—Desde longa data vêm os estudiosos, que para o exame dos grandes problemas do fomento nacional têm dedicado as suas observações, chamando a atenção dos poderes públicos para o lastimável estado de abandono e ruína a que têm sido votados a maioria dos nossos portos marítimos, obstruídos pelos contínuos e naturais assoreamentos das suas bacias, tornando-se incapazes de servir as mais instantes necessidades duma modesta navegação e os correspondentes e naturais interesses económicos das regiões por elles banhadas. Nestas mesmíssimas condições se encontra o porto marítimo da Figueira da Foz, e a linda cidade por elle banhada, porquanto à falta duma, ainda que periódica e modesta dragagem, a foz do Rio Mondego encontra-se de há muito obstruída, não dando entrada ou saída senão nas pramamares aos barcos de pequeno calado usados na pesca do bacalhau, que todos os anos demandam a sua barra a caminho da Terra Nova.

Inúmeros têm sido os estudos de abalissados engenheiros, entre os quais devemos destacar o nome aureolado do grande português e homem de sciência que se chamou Adolfo Loureiro, para a transformação e melhor utilização dos portos marítimos do continente e ilhas adjacentes.

Aos trabalhos especiais que se referem ao porto da Figueira da Foz, faz pormenorizada resenha o substancioso e bem elaborado relatório que precede a proposta governamental e a justifica com sufficiente clareza.

Da transformação e melhoria dos nossos portos, que a todos se impõe, resul-

tarão um conjunto de facilidades não só para a navegação de longo curso, como para a de cabotagem — e neste caso, possivelmente resolvido, pelo descongestionamento das mercadorias dele resultante, destinadas ao intercâmbio no continente, uma parte do grave problema dos transportes terrestres, por motivo da deficiente rede ferroviária, que encontra na navegação costeira uma forma viável, por ser económica e rápida, de transportar os variados artigos de permuta aos diversos pertos de consumo e distribuição da nossa extensa costa marítima.

Reputa a vossa comissão de obras públicas e minas como necessária e inadiável a instituição da «Junta autónoma do Porto e barra da Figueira da Foz», nos termos e condições da proposta ministerial n.º 276-A, motivo porque a recomenda à vossa aprovação, com as seguintes alterações:

1.ª Que no final do artigo 2.º depois da palavra «navegação», se adite o seguinte: «o que tudo constará do respectivo inventário»;

2.ª Que o § único do mesmo artigo 2.º passe a ter a seguinte redacção:

§ único. O Governo poderá ainda facilitar, por aluguer temporário ou empréstimo, o material de dragagem de que possa dispor.

3.ª Que ao artigo 6.º se adite o seguinte:

1.º A planta da bacia hidrográfica do porto com as correspondentes cotas, planta esta que será rectificadas todos os anos.

4.ª Que o artigo 10.º passe a ter a seguinte redacção:

Art. 10.º A junta elegerá por escrutínio secreto os seus presidente, vice-presidente e secretário, sendo trienal o seu exercício e admissível a reeleição.

Sala das Sessões da Câmara dos Deputados, 3 de Fevereiro de 1920.

Anibal Lúcio de Azevedo, presidente e relator.

Lúcio dos Santos.

Evaristo de Carvalho.

Plínio Silva.

A. L. Aboim Inglês.

Vasco Borges.

Senhores Deputados.—A vossa comissão de administração pública é do parecer que a causa que mais directamente pode influir no desenvolvimento dos serviços públicos é a sua descentralização, sempre que ela seja possível. Conseguir que corporações especiais tomem a seu cargo serviços também especiais, separando-os assim do Poder Central, que a muitos têm de dedicar-se ao mesmo tempo, é realizar um princípio democrá-

tico, e, ao mesmo tempo, já praticamente demonstrado bom.

Assim, e apenas sob este aspecto, pois outras comissões o apreciarão sob o aspecto financeiro, económico, comercial e industrial, a vossa comissão é de parecer que a proposta de lei n.º 276-A, que autoriza a criação da junta autónoma do porto e barra da Figueira da Foz, merece a vossa aprovação.

Sala das Sessões, 9 de Fevereiro de 1920.

Godinho do Amaral.

Custódio de Paiva.

Jacinto de Freitas.

Francisco José Pereira.

Carlos Olavo.

Pedro Pita, relator.

Senhores Deputados.—Não seria necessário a vossa comissão de comércio e indústria dar o seu parecer sobre o projecto de lei n.º 276-A, da iniciativa do ex-Ministro do Comércio, Sr. Ernesto Navarro, porque o relatório que o precede e suas disposições bem demonstram a sua grandeza. Assim, deveria ter sido votado com urgência e dispensa do Regimento, pois que outros de menos importância o têm sido. Duma maneira muito

prática, quando convertida em lei, virá muito favoravelmente influir na economia nacional, e o tráfego comercial do porto da Figueira da Foz muito aumentará.

Com a sua rápida aprovação ganham o comércio, a indústria e a agricultura daquela região e, conseqüentemente, o país.

Pelas razões expostas, somos de parecer que o deveis aprovar com a maior urgência. São medidas desta ordem que a nação insta dia a dia.

Sala das sessões da comissão do comércio e indústria, 23 de Fevereiro de 1920.

J. M. Nunes Loureiro (com declarações).
Anibal Lúcio de Azevedo (com declarações).

F. G. Velhinho Correia.

Luis António da Silva Tavares de Carvalho.

Maldonado Freitas, relator.

Senhores Deputados.— A vossa comissão de finanças, tendo examinado atentamente a proposta n.º 276-A, da iniciativa do antigo Ministro do Comércio, Sr. Ernesto Navarro, criando uma junta autónoma do pôrto da Figueira da Foz e autorizando o Governo a levantar um empréstimo de 2:000.000\$, amortizável em sessenta anos e ao juro de 5 por cento, é de parecer que deveis aprová-la. Trata-se duma organização destinada a pôr em ordem a exploração dum pôrto de alta importância para a economia não só da riquíssima região próxima, mas da de todo o país. Os pòrtos marítimos são hoje, como os serviços de transportes, as mais poderosas alavancas do levantamento económico das nações. O movimento de mercadorias carregadas e descarregadas no referido pôrto tem sido:

1910, 15:655 toneladas,

1914, 11:900 toneladas;

1916, 13:080 toneladas.

Este movimento conserva-se pouco mais ou menos estacionário, devido ao estado

Sala das Sessões, 27 de Abril de 1920.

de assoreamento e condições difíceis em que se faz a sua exploração, que, sendo feita convenientemente, trará grande vantagem comercial e importante receita para o Estado. É para este fim que tende a presente proposta de lei. Por ela se actualizam as disposições da lei de 11 de Junho de 1913, que na sua base 2.ª estabeleceu impostos e taxas sobre a importação e exportação de mercadorias, tonelagem dos navios, pescado, bacalhau apanhado por embarcações portuguesas (a Figueira é o mais importante pôrto armador deste género de pesca, depois de Lisboa), exploração do pôrto, etc. E, além destas receitas, cria outras pelas alíneas a), b) e c) do artigo 4.º O conjunto destas verbas, das quais, aliás, não temos ainda estatísticas seguras, cremos bem que chegarão para amortizar os 105.000\$ que constituem a anuidade requerida pelo empréstimo que se pede. Do resto, toda esta despesa é largamente produtiva pela natureza própria da sua aplicação.

António Maria da Silva.

Mariano Martins.

Ferreira da Rocha (com declarações).

Joaquim Brandão (com declarações).

António Fonseca (com declarações).

Malheiro Reimão.

Afonso de Melo.

Jaime de Sousa, relator.

Proposta de lei n.º 276-A

Senhores Deputados.— O pôrto da Figueira da Foz, que de longa data tem ocupado as atenções dos poderes públicos, apesar dos numerosos estudos de que tem sido objecto para melhoramento das suas condições naturais e das obras que nele têm sido empreendidas, encontra-se actualmente numa deplorável situação, com a entrada por vezes cerrada ao acesso da navegação marítima e o seu âmbito reduzido pelo entulhamento das areias, que nas baixamares quasi inteiramente paralisam o movimento das pequenas embarcações.

Situado junto à embocadura do rio, é a posição do pôrto na costa marítima favorável ao seu acesso, pela proximidade do

cabo Mondego que constitui boa conhecida para a navegação, à qual ainda o seu avançamento e altura proporcionam abrigo eficaz contra os ventos reinantes; e entre este cabo e a entrada do pôrto encontra-se a bela enseada de Buarcos, onde os navios podem aguardar com segurança a ocasião de demandarem a barra. Mas tem sido sempre prejudicado pelo assoreamento sucessivo do estuário do Mondego, devido aos depósitos das aluviões que as águas pluviais arrancam das encostas da extensa bacia hidrográfica do rio e das areias arrastadas pelas correntes das marés.

Apesar destas inconvenientes condições *naturais*, teve este pôrto épocas de

esplendor e foi um dos principais factores do desenvolvimento da povoação da Figueira da Foz, já existente na fundação da nacionalidade, mas só citada com este nome no século XVI, e erigida em vila em 1771 e elevada à categoria de cidade em 1882. Mas o mau estado do estuário e da barra, quando ainda na Figueira era intenso o movimento do comércio marítimo, principalmente de exportação de vinhos para o Brasil, levou os Governos a mandarem executar estudos para o seu melhoramento. E desde o primeiro relatório apresentado em 1837 pelo abalizado engenheiro Luís Mousinho de Albuquerque, são numerosos os projectos de melhoramentos elaborados e importantes obras tem sido até hoje empreendidas. Nenhum destes projectos teve porém completa realização e as obras encetadas sofreram paragens e modificações tais, que seria difícil afirmar com segurança qual a parte da influência benéfica ou nociva que a cada uma possa caber no mau estado em que se encontram o pórto e a barra da Figueira.

Não seria possível, sem alongar demasiadamente este relatório, fazer referência, mesmo resumida, a todos os importantes estudos e trabalhos executados, citando apenas como mais completos os planos gerais de obras de 1881 e 1889 e ainda o estudo da comissão nomeada em 1903 por motivo do péssimo estado da barra, e que mostrou ser indispensável que com a regularização da margem norte, onde então se concluía o cais e doca de abrigo, concorresse a execução das obras do sul do pórto, que teriam de cooperar com as primeiras na correcção da corrente na barra.

Em 1909 uma nova comissão foi incumbida de indicar o material de dragagem mais apropriado para os trabalhos a realizar no pórto e na barra da Figueira e o seu estudo veio a servir de base para a criação, por decreto do Governo Provisório da República, de 22 de Março de 1911, de uma secção de dragagens anexa ao serviço da Exploração do Pórto de Lisboa, para a qual tem sido adquirido material destinado a este importante e indispensável serviço dos portos, que entre nós fôra lamentavelmente descuidado. Ainda esta comissão chamou a atenção do Governo para a conveniência da

revisão do plano geral de obras aprovado, ou, pelo menos, de serem determinadas as obras que mais convenha executar num período não longo para que o pórto da Figueira possa regularmente satisfazer às funções económicas que hoje se lhe devam atribuir, dada a sua situação em relação aos demais portos da nossa costa ocidental, as suas ligações com a rede geral de transportes e as condições actuais da navegação e do comércio marítimo.

Neste sentido foram orientados os projectos estudados posteriormente, um dos quais, elaborado em 1911 pelo notável engenheiro Adolfo Loureiro, foi mandado considerar na organização do projecto definitivo das obras, de que trata a base 1.^a da lei de 11 de Junho de 1913.

Procurou-se nesta lei tornar facilmente realizavel a execução do plano de obras exigido pelas necessidades do pórto da Figueira, executando as por empreitada geral e garantindo o pagamento das respectivas despesas pelas receitas da exploração, completadas quando insuficientes por verbas complementares inseridas no Orçamento Geral do Estado. Para a elaboração do projecto das obras foi, nos termos da mesma lei, aberto concurso público por espaço de noventa dias a contar da publicação do respectivo programa no *Diário do Governo* n.º 192, de 18 de Agosto de 1913, concurso que ficou deserto, sendo mandado executar aquele trabalho pela 2.^a Direcção de Serviços Fluviais e Marítimos, que organizou um ante-projecto e orçamento, enviados às estações superiores em 3 de Março de 1913. Submetidos à apreciação do Conselho Superior de Obras Públicas, foram por esta corporação indicadas algumas modificações, limitando o projecto às obras consideradas de mais urgente execução para melhoramento da barra e rectificação da margem direita do Mondego.

De acôrdo com este parecer enviou a Direcção, em data de 2 de Setembro de 1916, um novo estudo, que ainda teve algumas alterações, com as quais foi aprovado o projecto definitivo e respectivo orçamento, na importância de 813.722\$, pela portaria de 2 de Outubro de 1917.

Em 6 de Setembro de 1918 foi novamente devolvido o projecto à Direcção a fim de serem actualizados os preços, mui-

to acrescidos no espaço do tempo decorrido, podendo ainda ser propostas quaisquer modificações que se julgassem convenientes. Em cumprimento desta ordem foi finalmente apresentado, em data de 12 de Abril último, o projecto definitivo e orçamento rectificado na importância de 1:705.400\$, que, sob parecer favorável do Conselho Superior, foram aprovados pela portaria de 14 do corrente mês.

É muito avultada a importância em que actualmente se encontram orçadas as obras consideradas mais urgentes para melhoramento deste porto, devido ao extraordinário agravamento dos preços da mão de obra e dos materiais. Mas por um lado o muito mau estado da barra e o grande assoreamento do porto que dificultam o desenvolvimento do importante serviço da pesca costeira e ainda mais o da pesca do bacalhau nos bancos da Terra Nova, por outro lado o auspicioso renascimento actual da antiga indústria da construção naval, que muito convém impulsionar e a necessidade inadiável, imposta pela grave situação devida à guerra mundial, de promover por todos os meios o desenvolvimento económico do país, justificam o desejo do Governo, de com a possível urgência iniciar a execução destas obras, dando assim realização às justas aspirações da cidade da Figueira da Foz, que há tantos anos vem lutando persistentemente, mas sem resultado apreciável, pelos melhoramentos do seu porto de mar, que embora reduzido na antiga importância, por motivo da transformação efectuada na navegação e no comércio marítimos, não deixa de ser um factor muito valioso da sua riqueza.

Pelo que respeita porém à administração do porto, afigura-se ao Governo ser preferível não entregar a uma entidade particular a sua exploração e antes conservá-la nas mãos do Estado, mas exercida por delegação numa corporação em que estejam representados o interesse geral e o interesse local e regional.

Esta forma de administração está sancionada pela experiência em muitos portos da Europa, África e América, apresentando a constituição de tais corporações diversas modalidades, sem perder contudo os traços característicos da autonomia e da representação dos interesses locais.

Entre nós foi organizada em 1906 a administração do porto e caminho de ferro de Lourenço Marques e em 1907 a do porto de Lisboa; e ultimamente tem sido instituídas juntas autónomas, para a administração dos portos Douro-Leixões, pela lei de 23 de Abril e decreto de 18 de Junho de 1913; para o porto do Funchal, pela lei n.º 89, de 13 de Agosto do mesmo ano, e para o porto de Viana do Castelo, pela lei n.º 216, de 30 de Junho de 1914, sendo deste último porto que mais se aproxima, pelas suas condições e função económica, o porto da Figueira da Foz.

Pelo que deixo exposto, tenho a honra de apresentar à vossa esclarecida apreciação a seguinte proposta de lei:

Artigo 1.º E o Governo autorizado a delegar em uma corporação local, a instituir na cidade da Figueira da Foz, a faculdade de:

a) Administrar as obras, serviços, fundos e tributos especiais do seu porto e barra;

b) Completar o estudo das obras de melhoramentos do mesmo porto, executar essas obras e cuidar da reparação e conservação das já existentes;

c) Promover, pelos meios que julgar mais eficazes, dentro da lei vigente, o desenvolvimento do tráfego marítimo e comercial do mesmo porto.

§ único. Esta corporação será denominada Junta Autónoma do Porto e Barra da Figueira da Foz.

Art. 2.º São conferidas à Junta Autónoma as autorizações concedidas ao Governo pela lei de 11 de Junho de 1913 e respectivas bases 1.ª e 2.ª, na parte aplicável, sendo-lhe entregues, no estado em que se encontrarem, todos os estudos, trabalhos, contratos e receitas provenientes das referidas autorizações, para o que o Governo transfere para a mesma corporação a jurisdição que lhe pertence sobre tais objectos e ainda sobre as docas, cais e terrenos adjacentes que sejam pertença do Estado. Igualmente concede o Governo à Junta todas as instalações, materiais, máquinas, ferramentas e utensílios concernentes às obras do mesmo porto ou que a elas se destinem, compreendido o material de dragagem, circulante e de navegação.

§ único. O Governo facilitará ainda pa-

ra o serviço de dragagens do referido pôrto o material de que disponha para esse fim.

Art. 3.º Para a execução das obras aprovadas pela portaria de 14 do corrente mês, e ainda para as instalações do serviço de exploração do pôrto, é o Governo autorizado a levantar por empréstimo, ao juro de 5 por cento e amortização em sessenta anos, até a quantia de 2:000.000\$, as verbas necessárias, por séries, em harmonia com os trabalhos que forem sendo realizados.

Art. 4.º Além das receitas constantes da lei de 11 de Junho de 1913, são ainda criadas, para fazer face aos encargos das obras, as seguintes:

a) O produto da venda dos terrenos conquistados ou que venham a ser conquistados ao Rio Mondego, dentro da zona de jurisdição da corporação referida;

b) Quaisquer impostos e receitas não incluídos na referida lei, com aplicação às obras do pôrto e barra da Figueira;

c) Todos os subsídios que lhe possam ser destinados pelo Governo, pela Junta Geral do Distrito ou pela Câmara Municipal, e os recursos de qualquer outra proveniência.

Art. 5.º A Junta, no exercício das funções administrativas que lhe são confiadas, é considerada como delegada do Governo e fica dependente do Ministério do Comércio e Comunicações, sob a inspecção directa da Direcção Geral de Obras Públicas.

Art. 6.º A Junta é obrigada:

1.º A mandar proceder ao levantamento topográfico de todos os terrenos que lhe ficam pertencendo, tendo de enviar a respectiva planta ao Governo, no prazo máximo de cento e oitenta dias, a contar da sua instalação.

2.º A organizar os inventários dos bens móveis e imóveis, na sua posse, submetendo-os à apreciação do Governo, dentro do mesmo prazo indicado no número anterior.

Art. 7.º Como obras de melhoramento do pôrto, devem também entender-se todas as que contribuam para o aumento do tráfego comercial e marítimo do mesmo pôrto, para o que nelas ficam incluídas as que, quer directa, quer indirectamente, promovam esse aumento.

Art. 8.º A Junta, na qualidade de de-

legada do Governo, corresponde-se directamente com a Direcção Geral de Obras Públicas, sendo toda a sua correspondência, para qualquer ponto do continente e colónias portuguesas, livre de franquia.

Art. 9.º A Junta é constituída por vogais natos e efectivos.

a) São vogais natos:

O presidente da Comissão Executiva da Câmara Municipal da Figueira da Foz;

O presidente ou um delegado da Associação Comercial e Industrial;

O capitão do pôrto;

O engenheiro chefe da Divisão Hidráulica do Mondego;

O engenheiro director da obras públicas do distrito de Coimbra;

O engenheiro director da Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta;

O chefe da delegação aduaneira;

b) Os vogais efectivos são:

Um delegado das sociedades anónimas do concelho;

Um delegado das sociedades de pesca;

Um delegado das sociedades de construção naval;

Um delegado das associações de classe;

Um delegado das associações marítimas.

Art. 10.º A Junta nomeará os seus presidente, vice-presidente e secretário, eleitos por escrutínio secreto, sendo trienal o seu exercício e admissível a reeleição.

Art. 11.º O cargo de vogal efectivo da Junta é voluntário, honorífico, gratuito e incompatível com qualquer participação directa ou indirecta, manifesta ou oculta, nas obras, serviços ou contratos que sejam realizados com os dinheiros administrados pela Junta, e é exercido por três anos, sendo admissível a reeleição.

Art. 12.º Os vogais natos desempenharão o seu mandato, perante a Junta, durante o período que durar a comissão em que se encontrem investidos.

Art. 13.º A Junta elegerá uma comissão executiva, composta de cinco membros, que entre si elegerão presidente, vice-presidente e secretário, e que terá a seu cargo a execução das deliberações da Junta, a vigilância dos serviços, os assuntos urgentes ou de menor importância, em conformidade com o regulamento elaborado pela Junta.

Art. 14.º A Junta reunirá ordinariamente nos meses de Janeiro, Abril, Julho e Outubro, em dias determinados na primeira sessão de cada ano, sendo facultado ao presidente fazer as convocações extraordinárias que julgar necessárias ou que lhe sejam solicitadas por cinco dos vogais ou pela comissão executiva.

Art. 15.º A secretaria da Junta estará aberta, para o serviço público, em todos os dias úteis, desde as dez até as dezasseis horas.

Art. 16.º A inspecção técnica e administrativa dos serviços cometidos à Junta fica a cargo do director dos Serviços Hidráulicos.

Art. 17.º Ao serviço da Junta haverá um guarda-livros encarregado de elaborar as actas, fazer a escrituração, expediente e todos os serviços de contabilidade; um tesoureiro pagador, que exercerá as funções próprias deste cargo, e o demais pessoal considerado pela Junta como necessário ao serviço e cuja nomeação ela proporá ao Governo, sendo os seus vencimentos estabelecidos segundo os respectivos quadros ou por contrato.

§ 1.º O tesoureiro pagador deverá prestar fiança não inferior a 3.000\$, para poder exercer o cargo.

§ 2.º Os empregados serão de livre escolha da Junta, sob proposta fundamentada da comissão executiva, entre os concorrentes, tendo preferência os empregados adidos aos quadros dos Ministérios das Finanças ou do Comércio e Comunicações que sejam dispensados pelo Governo, os quais ficarão na situação de destacados, sendo também livre à mesma Junta a faculdade de lhes dispensar os serviços.

Art. 18.º Para director das obras será nomeado pelo Ministro do Comércio e Comunicações, mediante proposta da Junta, um engenheiro chefe ou subalterno de 1.ª classe do corpo de engenharia civil.

§ único. O engenheiro director das obras superintende directamente em todos os serviços e é igualmente o chefe imediato de todo o pessoal técnico e administrativo empregado nas obras. As suas atribuições e deveres serão estabelecidos em regulamento elaborado pela Junta e aprovado pelo Ministro do Comércio e Comunicações.

Art. 19.º São principais atribuições e deveres da Junta Autónoma:

1.º Organizar o orçamento das receitas e despesas que, durante cada ano civil, terá de arrecadar e despendar com as obras, pessoal técnico e administrativo, em conformidade com os relatórios e mais documentos justificativos que previamente lhe serão fornecidos pelo engenheiro director.

a) Este orçamento será enviado ao Governo até o dia 20 de Outubro de cada ano;

b) Dentro de trinta dias deverá ser comunicado à Junta a sua aprovação, indicando se as correcções que nele deverão ser introduzidas;

c) Não sendo recebida durante aquele prazo notificação alguma, considerar-se há aprovado o orçamento e por ele terá de reger-se a Junta durante o ano civil a que esse documento diga respeito;

d) A Junta poderá ainda organizar, em qualquer altura do ano, orçamentos suplementares para rectificação do orçamento ordinário ou aplicação de receitas excedentes ou extraordinárias, observados os correspondentes prazos.

2.º Submeter à aprovação do Governo os projectos de obras de qualquer natureza elaborados pelo engenheiro director e que tenham sido autorizados ou sancionados pelo voto favorável da Junta, depois de discutidos em sessão, salvo o disposto na alínea a) deste número.

a) São dispensadas da aprovação superior todas as obras e contratos cuja importância não exceda a 5.000\$;

b) Os projectos submetidos à aprovação das instâncias competentes dar-se-hão como aprovados se, dentro do prazo de sessenta dias, depois de expedidos, a Junta não receber comunicação oficial da sua aprovação ou rejeição.

3.º Impedir a execução de quaisquer obras que não tenham a sua prévia autorização.

4.º Examinar os materiais, máquinas e quaisquer outros objectos que adquira por ajuste particular ou por concurso, e bem assim dar aprovação provisória ou definitiva ou rejeitar as obras executadas por contrato e as que conclua por administração.

5.º Examinar e aprovar os mapas mensais de todas as despesas e das obras rea-

lizadas que o engenheiro director das obras lhe forneça.

6.º Enviar ao Governô, até sessenta dias depois de terminado o anno da gerência, um relatório suficientemente explícito e do qual se infira qual a acção económica da Junta em todos os ramos da administração que lhe fôr confiada.

7.º Prestar todas as informações que lhe forem pedidas pelas repartições do Estado e ainda às corporações e particulares que as solicitarem, se da sua divulgação não resultar inconveniente para o seu funcionamento.

8.º Registrar em livro próprio, rubricado pelo presidente em todas as fôlhas e devidamente aberto e encerrado por termo, as actas em que explicitamente se mencionem todos os assuntos tratados nas sessões, nelas resumindo o parecer de cada vogal que intervenha na discussão e as deliberações tomadas, que serão sempre por maioria absoluta dos vogais presentes.

9.º Contrair empréstimos de quantias exclusivamente destinadas à realização do plano a que obedece a sua constituição, mediante prévia autorização do Governô, a quem serão submetidos todos os termos e condições em que se pretendem realizar, para o que poderá consignar ao serviço d'esses empréstimos todas as receitas designadas nas alíneas b) e c) da base 2.ª da lei de 11 de Junho de 1913 e alínea a) do artigo 3.º da presente lei.

10.º Alienar, por concurso a que seja dada a maior publicidade, todos os terrenos conquistados ao rio Mondego em vir-

tude de obras que execute, quando não haja inconveniente para a Junta ou lesão de interesses gerais do povo, tendo o direito de opção os proprietários dos terrenos marginaes que sejam confinantes com os terrenos que se alienam.

11.º Arrecadar todas as receitas e pagar todas as despesas autorizadas por esta lei, e bem assim obrigar a pagamento e efectivar a cobrança de taxas que façam parte de regulamentos especiais por ela organizados para a exploração do pôrto e incluindo as tarifas da referida exploração, submetendo esses regulamentos à aprovação do Governô.

Art. 20.º A Junta fica obrigada a enviar as contas da sua responsabilidade ao Conselho Superior de Finanças para julgamento, até o dia 30 de Setembro immediato a cada gerência, acompanhados da respectiva documentação, em harmonia com o que está preceituado para a Junta Administrativa das Obras da Barra e Ria de Aveiro.

Art. 21.º A Junta elaborará no prazo de três meses, a contar da sua instalação, o seu regulamento interno e os demais que ficam determinados ou seja necessário estabelecer para a inteira execução desta lei, os quais submeterá à aprovação do Governô, sendo neles fixadas as atribuições que pertencem a cada um dos órgãos funcionais da Junta.

Art. 22.º É o Governô autorizado a decretar as providências necessárias para a cabal execução da presente lei.

Art. 23.º Fica revogada a legislação em contrário.

Sala das Sessões da Câmara dos Deputados, 20 de Novembro de 1919.

Ernesto Julio Navarro, Ministro do Comércio e Comunicações.
Francisco da Cunha Rêgo Chaves, Ministro das Finanças.