

Direcção Geral do Comércio e Indústria

Repartição do Ensino Industrial e Comercial

1.ª Secção

Para conhecimento de todas as repartições, tribunais e autoridades a quem pertencer e da parte interessada se comunica que, na data abaixo indicada, se efectuou o seguinte despacho:

Em 16 de Novembro de 1912:

Mário de Moraes Vaz, professor de desenho da Escola Industrial Domingos Sequeira, em Leiria—transferido, por decreto da data acima, para a Escola de Desenho Industrial Gil Vicente, em Setúbal, para a vaga existente na mesma escola. (Foi visado pelo Conselho Superior da Administração Financeira do Estado, em 12 de Dezembro de 1912).

Direcção Geral do Comércio e Indústria, em 18 de Fevereiro de 1913.—O Director Geral, *M. Correia de Melo*.

Administração Geral dos Correios e Telégrafos

1.ª Direcção

1.ª Divisão

Rectificação

No *Diário do Governo* n.º 16, de 20 de Janeiro último, a p. 267, onde se lê: «António Martins, boletineiro de 1.ª classe de Lisboa—mandado passar à situação de inactividade, com o vencimento anual de 220\$000 réis», devo ler-se: «António Martins, boletineiro de 1.ª classe de Lisboa—mandado passar à situação de inactividade com o vencimento anual de 270\$000 réis, etc.»

Administração Geral dos Correios e Telégrafos, em 19 de Fevereiro de 1913.—Pelo Administrador Geral, *J. M. Pinheiro e Silva*.

Despachos efectuados nas datas abaixo indicadas

Em 13 do corrente:

António José Veríssimo—nomeado para o lugar de encarregado da estação telefona-postal de Portalegre-Gare, com o vencimento anual de 48\$000 réis.

(Visto do Conselho Superior da Administração Financeira do Estado, em 15 de Fevereiro de 1913).

Em 15:

Delfim Augusto de Moraes, guarda-fios jornalista da rede telefónica de Braga, e António José Pereira, guarda-fios jornalista do cantão de Terras do Bouro—transferidos, por conveniência do serviço, o primeiro para o cantão n.º 3 (Régua) do distrito de Vila Real e o segundo para a rede telefónica de Braga, em substituição daquele.

Em 18:

Luís Maria Botelho Lobo, primeiro aspirante da estação telegráfica central do Porto, que se achava na situação de inactividade—mandado passar à actividade do serviço e transferido para a estação telegráfica central de Lisboa.

Manuel Vitorino, e José da Lousã, boletineiros de 1.ª classe de Lisboa, que se achavam na situação de inactividade—mandados passar à actividade do serviço.

João de Deus, primeiro aspirante do quadro dos telégrafos—mandado passar à situação de inactividade, com o vencimento por inteiro, que lhe compete nos termos do artigo 306.º do decreto orgânico de 24 de Maio de 1911.

Amadeu das Neves Mourão, segundo aspirante—idem, idem, com o vencimento anual de 240\$000 réis que lhe compete nos termos do citado artigo e decreto.

Em 19:

Honório Emídio Teixeira, primeiro aspirante da estação de Vila Real—transferido, por conveniência de serviço, para a estação telegrafo-postal de Chaves.

António Ferreira da Encarnação Júnior, segundo aspirante do quadro dos telégrafos, que se achava na situação de inactividade—mandado passar à actividade do serviço.

2.ª Divisão

Em decreto de 18 de Janeiro último:

Raúl de Andrade Claro—provido no lugar de segundo aspirante do quadro dos correios de Lisboa e Porto, procedendo concurso, na vaga de Eduardo Augusto da Silveira Pinto Casaleiro, promovido a primeiro aspirante. (Visto do Conselho Superior da Administração Financeira do Estado, de 15 de Fevereiro corrente).

Em portarias de 13 do corrente, com o visto do Conselho Superior da Administração Financeira do Estado, de 18 do mesmo mês:

José Daniel, carteiro de 1.ª classe de Lisboa—demitido do referido lugar, por se achar incurso no artigo 341.º do decreto, com força de lei, de 24 de Maio de 1911.

Angelo Campos, carteiro de 2.ª classe de Lisboa—promovido ao lugar do carteiro de 1.ª classe da mesma cidade, na vaga resultante pela demissão do antecedente.

Jacinto Satiro da Silva, carteiro-supranumerário de Lisboa—provido no lugar de carteiro de 2.ª classe da mesma cidade, na vaga resultante pelo falecimento de Luís António Dinis Vaz, em 21 de Janeiro findo.

Em despacho de 13:

Artur Cirilo Fernandes, distribuidor do concelho de Loulé—provido no lugar de distribuidor rural do mesmo concelho, na vaga de Amadeu Guerreiro, falecido. (Visto do Conselho Superior da Administração Financeira do Estado, de 18 de Fevereiro de 1913).

Em 18:

Abel Maria de Carvalho, segundo oficial do quadro dos correios—colocado na 4.ª Secção dos Serviços de encomendas e refugos postais, na qualidade de chefe. Júlio da Conceição Mendes e Benjamim da Fonseca—nomeados, respectivamente, distribuidores supranumerários de Faro e Régua.

Em 19:

Raúl de Andrade Claro, segundo aspirante do quadro dos correios de Lisboa e Porto—colocado na 5.ª Secção da estação central do correio do Porto.

Administração Geral dos Correios e Telégrafos, em 19 de Fevereiro de 1913.—Pelo Administrador Geral, *J. M. Pinheiro e Silva*.

3.ª Direcção

1.ª Divisão

Despachos efectuados na data abaixo indicada

Em portarias datadas de 14 do corrente mês:

Isentando de franquia a correspondência do Instituto Profissional dos Pupilos do Exército de Terra e Mar, dirigida aos chefes de família dos respectivos alunos internados, devendo a referida correspondência transitar aberta pelo correio e apresentar impresso ou estampado o timbre próprio com a indicação da presente concessão e respectiva portaria.

Estabelecendo uma estação postal em Soalhães, de Marco de Canavezes, distrito do Porto.

Administração Geral dos Correios e Telégrafos, em 15 de Fevereiro de 1913.—Pelo Administrador Geral, *J. M. Pinheiro e Silva*.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção Geral dos Negócios Comerciais e Consulares

1.ª Repartição

Por nota do Conselho Federal Suíço consta haver o Governo dos Países Baixos aderido, quanto às Índias Orientais, à Convenção Internacional, assinada em Berlim, a 13 de Novembro de 1908, para a protecção da propriedade literária e artística.

Esta adesão, cujos efeitos decorrem de 1 de Abril de 1913, foi dada com as mesmas reservas que a adesão relativa à parte europeia do Reino da Holanda, a que se referiu o aviso inserto no *Diário do Governo* n.º 271, de 1912.

Direcção Geral dos Negócios Comerciais e Consulares, em 19 de Fevereiro de 1913.—O Director Geral, *A. F. Rodrigues Lima*.

CONGRESSO

CAMARA DOS DEPUTADOS

Relatório da proposta de lei relativa à exploração comercial do porto de Leixões

Senhores.—De há longos anos que a cidade do Porto vem reclamando dos poderes públicos o melhoramento das suas instalações marítimas, indispensável à expansão da sua vida comercial contrariada pelas más condições naturais do porto e barra do Douro, pela bravura e desabrigo da costa marítima adjacente e também entorpecida pela lentidão e insuficiência dos trabalhos realizados com seqüência de largos e conscienciosos estudos, empreendidos no empenho de conseguir solução satisfatória a tam difícil e complexo problema.

Muitos estudos e trabalhos tem sido efectuados, quer pelo Estado, quer por parte das corporações locais, tendentes a remover os inconvenientes e perigos que o Douro inferior oferece à navegação e que são principalmente devidos à má situação do banco exterior de areia, no qual a violenta rebentação em ocasião de temporais torna frequentemente impraticável a passagem dos navios; às rochas naturais que se encontram à entrada-da barra e dentro do rio, pondo as embarcações em risco de sofrerem grossas avarias; à tendência do cabedelo a avançar para o norte, estreitando sucessivamente a passagem navegável, e, finalmente, à violência da corrente do rio durante as cheias, que, além de impedir por vezes, em muitos dias, o movimento da navegação, tem sido causa de grandes desastres para os navios fundeados no porto.

Em 1681 a Câmara do Porto, ouvindo os práticos do rio, da navegação e do comércio, assentou na conveniência da execução dum paredão marginal, pedindo ao Governo a nomeação dum técnico para dirigir a obra, que não consta tivesse começo da execução.

Só em 1790 é que appareceu o primeiro plano regular de obras do que há noticia, devido a Reinaldo Oudinot e tendente à regularização da barra por meio dum paredão entre a Cantareira e as Felgueiras. Com aquelle engenheiro serviu outro, Luís Gomes de Carvalho, que em 1818 assumiu a direcção dos trabalhos e a quem se devem importantes estudos sobre as obras a executar nas duas margens do rio para melhoramento da sua barra,

estudos que tem sido a base dos realizados posteriormente. E de 1840 a 1846 apresentaram diversos planos Andraos Scherboom, Dias Damásio e o engenheiro francês Gayffier.

Nos estudos destinados a corrigir as más condições da barra do Douro, reconhecia-se a dificuldade, ou antes, impossibilidade de conseguir-se uma tal melhoria que viesse a permitir o acesso permanente da navegação. Não seria provável fazer anular a rebentação do banco exterior, nem se vê a possibilidade de atenuar as grandes cheias do rio de modo a reduzir a impetuosa corrente na barra, que veda por muitos dias a entrada dos navios de alto mar.

Estas circunstâncias fizeram, de longa data, pensar na conveniência de criar na costa próxima um porto onde por ocasião dos temporais e das grandes cheias as embarcações do comércio aguardassem em segurança o ensejo favorável para demandarem o porto fluvial. O exame da costa nas proximidades do Douro naturalmente chamou a atenção para a embocadura do pequeno rio Leça e para os rochedos denominados Leixões que lhe ficam fronteiros no mar; e já no começo do seculo XVIII foi apresentado ao Governo um plano de aproveitamento daquelle local para ali se estabelecer um porto de abrigo. Em 1833 lembrou também o almirante inglês Sartorius o mesmo local, para aquelle fim. Mas só em 1855 é que foi apresentado o primeiro projecto do porto em Leixões, pelo engenheiro inglês Freebody, que igualmente projectou o melhoramento da barra do Douro; e no mesmo ano o engenheiro John Ronnie dá parecer sobre estes planos em que não propõe alterações importantes.

Em 1865 foi apresentado ao Governo o projecto para o porto artificial em Leixões, estudado pelo engenheiro M. A. Espregueira, que em 1866 apresentou também o seu projecto de melhoramento da barra do Douro. E em 1869 tomou a direcção das obras da barra o engenheiro Nogueira Soares que notavelmente as dirigiu até 1892 e que ao mesmo tempo se occupou com a maior proficiência dos estudos relativos ao porto de Leixões, apresentando em 1878 um primeiro trabalho ainda incompleto, mas no qual já considerava a possibilidade de os navios efectuarem no porto de abrigo operações comerciais. E em 1880 os engenheiros Silvério Pereira da Silva e Adolfo Loureiro, num estudo comparativo dos melhoramentos da barra e criação do porto de abrigo em Leixões, insistiram pela construção deste porto e consideraram a conveniência da sua adaptação ao serviço comercial e ainda da sua ligação ferro-viária pelo litoral com o Porto, estabelecendo-se mais tarde uma ligação directa para a estação de Ermezinde.

Nos anos seguintes à apresentação do projecto de 1865, foram feitos diversos pedidos de concessão da construção dum porto de abrigo em Leixões, por Willian and Mancel, Frederico Youle, George Hastings e outros, alguns dos quais se propunham estabelecer entre Leixões e o Douro um canal marítimo. E ainda em 1887, o engenheiro inglês Abernethy, apresentou projectos de portos em Leixões e Carroiros, também ligados ao Douro por um canal para navios.

Em 1881 foi contratado o engenheiro inglês Sir John Coope para dar parecer sobre o melhoramento da barra do Douro e criação do porto em Leixões, servindo este projecto de base à lei de 26 de Julho de 1882, que autorizou a construção do porto por empreitada, a qual foi posta em praça com a base de licitação de 4.500.000 escudos, importância do projecto definitivo organizado pelo engenheiro Nogueira Soares, e adjudicado em 1884 aos empreiteiros Daudernie e Duparchy por 4.489.000 escudos.

A empreitada compreendeu sómente as obras do porto de abrigo; mas os engenheiros Coope e Nogueira Soares atenderam à conveniência de dispor o porto para o serviço comercial, projectando para esse fim molhes transversais acostáveis, partindo do molho do sul.

A preocupação dominante em todos os estudos era a melhoria da entrada do Douro e a construção do porto de abrigo que atenuasse os maus efeitos da sua frequente interrupção. No porto comercial, porém, as obras eram insignificantes. Apenas em 1860 se havia iniciado a construção, concluída muitos anos depois, da nova alfândega, que com o seu cais e vastos armazéns, constituiu um importante melhoramento. E tendo sido criada em 1886 a 1.ª Circunscricção Hidráulica, com sede em Viana do Castelo e que abrangia na sua jurisdição a bacia hidrográfica do Douro, foi-lhe determinada a organização do plano de obras para melhoramento do Douro inferior, sendo em 1887 concluído pelo engenheiro director, João Tomás da Costa, esse estudo, que compreendia a regularização das margens e leito do rio entre a ponte Luís I e as *Dezôito Braças* e a construção de cais acostáveis, docas de abrigo e de reparação.

Deste plano foi estudada em detalhe a 1.ª secção, que compreendia os cais da margem direita, entre a ponte Luís I e um ponto, a jusante do convento de Monchique, na extensão de 1:625 metros, e era orçada na importância de 3.130.000 escudos.

Pouco tempo decorrido sobre o início das obras do porto de Leixões, começou este a ser procurado pela navegação, indo ali refugiar-se em 1886 um pequeno navio de vela e tendo já em 1888 entrado 48 navios com a arqueação de 11:354 toneladas, dos quais 28 vinham arribados e 20 para operações comerciais.

Em 1889 foi promulgada a lei de 29 de Agosto, que autorizou o Governo a conceder a exploração comercial do porto à companhia que fôsse organizada pelo sindicato ortuense a que se refere a lei de 22 de Julho de 1882,