



# Defesa de Espinho

SEMANÁRIO REGIONAL NACIONALISTA

Fundado pela Liga dos Interesses Gerais de Espinho  
REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO Rua 19 n.º 62—ESPINHO

Director, Editor e Proprietário  
Benjamim da Costa Dias

ADMINISTRADOR M. BRAGA DIAS  
Comp. e imp. na TIP. ESPINHENSE — R. 33—ESPINHO

POR ESPINHO

Série IV Ano XIV

N.º 716

Domingo, 16 de Dezembro de 1945

(Avançado)

Visado pela Comissão de Censura

## Para a História de Espinho

### Narrativas e Documentos

LXXV

#### A construção dos esporões

(Conclusão do opúsculo do sr. Engenheiro Francisco Perdigão)

Se bem que em movimentos de águas e areias sobre um fundo irregular de rocha baste muitas vezes a abertura ou obturação de um dos canais de escoamento para provocar alterações profundas no regime final, parecia evidente que o assoreamento que se prolongava tanto para diante das extremidades dos esporões não tinha relação próxima com a existência destes.

Todavia nos anos de 1929 e 1930 a praia começou a diminuir de largura e os temporais de Março último com a corrosão que produziram podem muito bem ter influído para que no ano corrente se continue a manter essa diminuição. Será uma das variações de pequeno período e voltaremos a ver, dentro em breve, a curva do gráfico subir? Ou estaremos a aproximar-nos de uma situação semelhante à de 1912? É este risco que precisamos a todo o custo evitar.

O desengrossamento da praia nos últimos anos tinha posto alerta os habitantes de Espinho que por intermédio dos seus representantes no Município solicitavam perante as instâncias superiores o prosseguimento das obras paralisadas há 14 anos e por seu lado os Serviços Hidráulicos tinham incluído na requisição de fundos para o corrente ano a verba de 150 contos com esse destino. A situação súbitamente alarmante criada pelos temporais de Março veio pôr bem manifesta a necessidade de concluir as obras de defesa, e sua Exa. o Sr. Ministro do Comércio, dignou-se por portaria de 30 de Março último autorizar para o presente ano económico a verba de 75 contos com esse destino.

A experiência feita, a observação do que se passa em torno das obras avançadas ao mar, a prática consagrada em outros países na defesa das suas costas e a existência de projectos com o objectivo de que tratamos não permitem hesitação sobre a escolha das obras a empregar. Teriam de continuar-se os molhes esporões. Nem o facto de se terem produzido na praia de Espinho assoreamentos por causas estranhas aos esporões iniciados pode enfumar a confiança na eficácia destes que foi, pode dizer-se, absolutamente reconhecida.

Várias dificuldades surgiram porém para a adopção pura e simples da conclusão dos projectos von Hase e Camossa Pinto. Em primeiro lugar o custo considerável das obras: a actualização do orçamento do molhe n.º 1, leita a dedução do volume de encrocamentos que ainda existem, dava para custo da sua conclusão mais de 950 contos. O n.º 2 não devia custar menos e o n.º 3 muito mais porque é o que tem maior volume de trabalho a executar.

Em segundo lugar a dificuldade em obter encrocamentos. As pedreiras que poderiam ser utilizadas estão longe (10 quilómetros) fornecem pequenos volumes, de pequenas categorias, e estão quase todas tomadas para fabricação de paralelipípedos. A dificuldade do seu transporte viria tornar extremamente moroso o avanço das obras.

Em terceiro lugar o sistema de remate dos molhes pelos caixões construídos no Douro e conduzidos num dia de Agosto por calmaria absoluta, através da embocadura do Douro para ir assentear na zona de rebentação de Espinho à hora de preamar, a-fim de os rebocadores e mais barcos necessários à manobra terem altura de água bastante para navegar sobre fuados cheios de cabeças de rochas, parece-nos um trabalho que só muito dificilmente será levado a bom termo.

Por outro lado a continuação dos molhes com os encrocamentos e sem esse remate, conduzia-nos a uma situação idêntica à que hoje temos com 25 a 30 metros do extremo de cada um dos molhes destruidos e com pedras lamentavelmente esparzidas pelo areal.

Havia, portanto, necessidade de estudar uma variante.

Foi o que fizemos e consiste ela em aproveitar as zonas semeadas de encrocamentos já muito encastrados na areia, que existem na frente de cada esporão em resultado da demolição parcial das suas testas, para sobre elas construir blocos de betão de 20 m<sup>3</sup> (2 X 2 X 5). Estes ficarão dispostos, em planta, em três fiadas paralelas de 5 blocos cada uma, até atingir a linha do preamar que agora dista dos extremos dos molhes 25 a 30 metros; em perfil transversal duas fiadas travando entre si; em perfil longitudinal formam ressaltos de 0,50 de dols em dois blocos para com este declive de 5% obrigar as areias que a elas vão encostando a tomar um perfil suave, próprio para amortecer a violência da vaga. Chegados à linha do preamar serão lançados por meio de uma ponte de serviço, a conveniente altura, blocos de 5 toneladas por forma a constituir um molhe que avançará até os pontos em que se previa a colocação dos caixões que haviam de formar as cabeças, ou sejam mais uns 30 ou 40 metros, ficando com os extremos à cota + 2. Os blocos das testas ficam assim assentes sobre a rocha firme que tem nesses pontos uma cota que varia entre 0,30 e zero, e não serão, portanto, facilmente deslocados. Quanto aos blocos grandes prevê-se o seu deslocamento maior ou menor pela acção da vaga que os fará marchar em profundidade se os encrocamentos sobre que assentam não tiverem ainda chegado à rocha firme que se encontra a uma cota que regula pelo zero hidrográfico. A regularização e concordância dos encrocamentos actuais com a parte feita em blocos far-se-á posteriormente, aproveitando-se para isso os encrocamentos dispersos pela praia.

O avanço dos trabalhos é por este modo muito mais rápido do que pelo sistema antigo e o custo do prolongamento dos dois molhes nos 1 e 2 até aos pontos indicados não deve importar em mais de 350 contos.

\*

Como já dissemos, este elucidativo trabalho, de um técnico competente, foi apresentado ao I Congresso Nacional de Engenharia, realizado em Lisboa em 1931.

Se os seus ensinamentos tivessem devidamente aproveitados por outros técnicos a quem posteriormente foram confiados os estudos e trabalhos respeitantes à defesa da nossa Praia, não se teria por certo gasto tanto dinheiro inutilmente e não teríamos a lamentar os danos e ruínas causados pelo mar nos últimos anos.

Ao terminarmos a publicação do interessante opúsculo do sr. Engenheiro Francisco Perdigão, actualmente director do Porto de Aveiro, dirigimos-lhe as nossas homenagens, certos de interpretarmos também o sentir do povo de Espinho, absolutamente identificado com os seus pontos de vista técnicos.

(Continua)

Benjamim Dias

—A numeração destas Narrativas tem sido errada, pela reescrita da LXXI. Faz a retificação, a esta compete o n.º LXXV.

## Carreiras Aéreas

A inauguração do serviço de transportes aéreos em Portugal merece ser assinalada, com algumas considerações oportunas.

É evidente que a pequena extensão territorial do Continente não impõe tal medida há mais tempo, pois os restantes meios de transporte asseguravam a razoável circulação de pessoas e mercadorias. Ao mesmo tempo, as redes ferroviária e aérea mantinham, dentro do condicionalismo imposto pelas circunstâncias, as ligações indispensáveis com o estrangeiro.

Duas realidades havia, porém, a ponderar na matéria: a existência do Império Colonial, a situação geográfica de diferentes parcelas do território nacional.

Quanto à primeira, fácil é verificar as vantagens económicas e políticas de uma interligação aérea de Portugal com todos os seus territórios de além-mar; e quanto à segunda, convém ter presente que Portugal forma, com as Ilhas Adjacentes, uma das mais importantes encruzilhadas do Mundo.

Dentro desse conjunto, a aviação civil tem um largo papel a desempenhar no nosso País. Embora atenta a pequena quilometragem dos percursos continentais, ela representa, na ligação entre as mais importantes cidades, um benefício apreciável. Demonstrá-lo a forma como foi escolhida a carreira aérea Lisboa-Pórtico.

Mas é sobretudo quanto às futuras linhas imperiais projetadas e às ligações com o Brasil, a América do Norte, a Inglaterra e as redes europeias e do Continente Africano, que a sua importância é realmente excepcional. Se acrescentarmos a isso que a rede imperial e as ligações referidas serão asseguradas por uma Companhia Portuguesa, teremos a certeza de que se entrou na fase prática de uma exploração comercial que certamente se integrará no interesse nacional que o assunto impõe.

Não menos significativa é a circunstância de em Portugal se cruzarem algumas das mais importantes linhas aéreas do Mundo, cruzamento entre a Europa e as Américas, a Europa e África e até com o Oriente, donde resultará uma afluência de turistas que hão-de fatalmente confrontar o nosso País com os deles e com a Europa ferida da guerra, num contraste que, mercê de uma rábia política, que pôde suscitar a ruína e dar ao país uma fisionomia de progresso, nos nobilita.

As viagens pessoais, o tráfego comercial postal a valorização do turismo, o conhecimento do nosso País, tudo ideias comuns para quem as vive ou nelas se não demorou a pensar, reflexos dessa grande encruzilhada do Mundo que é Portugal—cada vez mais hão-de ter um significado novo. Basta dizer-se que, por acerto recente entre Portugal e a Inglaterra, dezasseis carreiras aéreas farão escala em Lisboa e Santa Maria (Açores).

Sequente instrumento foi firmado entre os Governos português e norte-americano, que servirá, de base «a nova era de tráfego aéreo entre os dois países e o resto do Mundo», como acenhou o embaixador da América.

Atenta a nossa posição geográfica, dentro dos princípios do nosso Direito e das fórmulas internacionais definidas na conferência de Chicago, a capital portuguesa será, outra vez, como no século de quinhentos, um «porto franco» do Mundo.

## Festa em honra da IMACULADA CONCEIÇÃO

Na forma dos anos anteriores, realizou-se no passado dia 8, na Igreja matriz desta Vila, a festa em honra de N. S. da Conceição, padroeira de Portugal.

Às 11 horas teve lugar a missa solene, e à tarde houve cerimónias religiosas com canticos adequados e sermão pelo distinto orador sacro, prof. Fernandes Martins.

A parte coral, com acompanhamento de orquestra, foi brilhantemente executada pelas educandas do Colégio de N. S. da Conceição, desta Praia, que todos os anos vêm colaborando nesta festividade, dirigidas pelo prof. sr. Fausto Neves.

Café Nicola  
à venda no «Café Chines».

## Obras de Defesa da Praia

**É urgente proteger as zonas entre as ruas 23 e 33 e em frente à Piscina, a fim de evitar novos estragos**

nenhuma providências foram tomadas para evitar novos danos na Rua 2 e nas casas que a ladeiam.

Os blocos que se construiram há cerca de um ano e que tanto se reclamou e instou para que fossem destinados ao prolongamento do esporão da Rua 27, para afastar um pouco mais o mar naquela ponto onde tanto tem avançado, foram imprecisamente lançados na linha de rebentação das ondas, no chamado «quebra-mar» que a experiência de há muito reconheceu que, só como obra complementar dos esporões se poderia justificar.

Seguiu-se, contra a opinião dos práticos e entendidos, um errado critério técnico. Estava provado — e quem o duvidar que leia o opúsculo do sr. engenheiro Francisco Perdigão, que hoje acaba de ser publicado neste jornal — que são os molhes-esporões que, provocando o assoreamento da costa afastam o mar à medida que sobre ele vão avançando e quebram a impetuosidade das suas vagas, tornando-as inofensivas à povoação.

Por que se não hão-de prosseguir com esse sistema tão prático e eficaz, que insistentemente Espinho reclama, deixando-se quaisquer novas experiências para depois desses esporões terem alcançado a necessária eficiência?

O mar, ultimamente tem atacado a zona próxima da Piscina. É preciso evitar que esta sofra qualquer dano, próximo.

## Unidade

### Ortografia

Foi publicado no Diário do Governo de 8 do corrente o Acordo firmado entre os Governos português e brasileiro, estabelecendo a unidade de ortografia e linguística do idioma nacional.

Dentro do quadro das relações luso-brasileiras, aquele instrumento tem um significado cultural e político que dispensa qualquer comentário.

Há muito que os inconvenientes derivados da existência da diversidade de formas de escrita se faziam sentir, prejudicando a identidade de aspirações que todos os portugueses e brasileiros sentiam sobre a valorização do património cultural comum.

O Acordo que sancionou os trabalhos das delegações académicas das duas nações irmãs representa, por isso, a satisfação de um imperativo histórico, que virá concorrer ainda mais para o estreitamento das relações luso-brasileiras e para a glória da humanidade.

De harmonia com o decreto acima citado, que aprova o acordo concluído em 10 de Agosto último entre os literatos luso-brasileiros, a partir do próximo dia 1 de Janeiro todas as publicações editadas em território português deverão obedecer às normas do sistema ortográfico unificado, recentemente estabelecido pelo acordo entre Portugal e Brasil, competindo ao sr. Ministro do Interior autorizar, por portaria, as publicações que podem ser exceptuadas, tais como as que interessam à diplomacia ou de índole semelhante.

Os prazos durante os quais poderão continuar a ser adoptados no ensino os livros já publicados e aprovados até agora, serão fixados por uma portaria do Ministério da Educação Nacional.

## Café-Restaurante «PALACIO

Conforme já dissemos, a gerência deste estabelecimento resolveu proporcionar concertos musicais três vezes por semana, aos seus frequentadores.

Esses concertos, por dificuldades da última hora, não começaram na semana passada, como anunciamos, mas tiveram início na próxima quarta-feira, 19 do corrente, para o que já se acha contratado um quinteto constituído por alguns dos melhores elementos locais.

Durante a semana finda exibiram-se no Café «Palácio» um grupo de artistas espanhóis que ali atraiu bastante concorrência.





