

CAVALOS DE FÃO

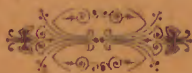
O MEU TESTAMENTO

em benefício dos

Cavalos de Fão

por

CHAVES COUPON



FAMALICÃO

Tip. «Minerva» de Gaspar Pinto de Sousa & Irmão

Avenida Barão de Tróvisqueira

1917

2

municipal
ventura

CAVALOS DE FÃO

O MEU TESTAMENTO

de

Caualos de Fão

STAVRE SCURON



O meu Testamento



CAVALOS DE FÃO

O MEU TESTAMENTO

em beneficio dos

Cavalos de Fão

por

CHAVES COUPON



FAMALICÃO

Tip. «Minerva» de Gaspar Pinto de Sousa & Irmão

Avenida Barão de Trovisqueira

1917



Prólogo do Autor

*Declaro que sou natural de Fão, onde de-
sejo ser sepultado, do concelho de Espozende.*

*Mais declaro que, em 1912, a seguir à ter-
rível catástrofe de Leixões, vendo êste pôrto de
abrigo irremediavelmente perdido, e atendendo
que o comércio, indústria e agricultura do norte
do país não pôde adiar por mais tempo a
pretensão de um seguro pôrto de abrigo, na
costa norte, resolvi iniciar, como iniciei, uma
propaganda a favor dos Cavalos de Fão para
um importante pôrto de mar em substituição do
de Leixões.*

*Na ânsia dêste melhoramento hei labutado
com abnegação e coragem, sacrificando a minha
saúde de ferro e alguns recursos pecuniários.*

Porém, até à hora presente, não me ha sido possível conseguir adiantar-se, nem sequer um passo, na realidade dêste empreendimento.

Apenas consegui a boa attitude da imprensa e do illustre público a meu lado.

A despeito de não ser esta a minha aspiração, aqui deixo exarado o meu eterno reconhecimento e gratidão.

Hoje, que me encontro sem a minha saúde, alquebrado de forças, depauperado da vista, sexagenário emfim, na impossibilidade de poder prosseguir nesta campanha, lego a todos os amigos e defensores dos Cavalos de Fão êste punhado de argumentos e razões, a fim de que

se dignem substituir-me e prosseguirem nesta propaganda com mais proficuidade.

Compatriotas e amigos, no último quartel da vida, não leveis à má conta indigitar-vos este dever sagrado a bem do nosso concelho, do nosso distrito e do nosso país.

Neste trabalho reeditarei os primaciais argumentos e razões, que se me antolham de maior péso, já expendidos em diversos artigos e folhetos (prenhes de gralhas) que, até à hora presente, não conquistaram a honra de um desmentido. Dar-lhe-hei, apenas, uma feição nova, dividindo-o em duas partes principais, intercalando duas pequenas plantas dos Cavalos de Fão.

Na primeira parte versarei a história sucinta e tétrica de Leixões, como introdução à segunda parte, em que me ocuparei dos Cavalos de Fão e seus excelentes predicados para um importante pôrto de abrigo e de comércio, considerando-o sob diversos aspectos.

Camaradas e amigos, jo Porto, eis o grande inimigo! Mas, grande foi o império Romano e caiu. Grande foi Troia e caiu. Grande era o gigante Goliath e foi degolado por uma criança. Avante! O nosso inimigo está acampado em um terreno atoladiço: quanto mais se mexe, mais se espeta. As suas trincheiras são de papel do Estado, e as suas armas são de ferro dos vapores naufragados em Leixões.

O nosso campo é sólido como a rocha, as nossas trincheiras são resistentes como a Justiça e o Direito, as armas são de fino aço, trochadas a boa fita de argumentos e razões.

Assim equipados, unamos fileiras e carreguemos sobre o inimigo com todo o peso, levando-o de vencida, não obstante a escandalosa protecção dos poderes públicos!...

O Autor

História de Leixões

A crise comercial, industrial e agrícola que, de longos tempos, affectava os interesses vitais do norte do país veio sempre crescendo, ressentindo-se da carência de um pôrto de mar na costa norte, que de pronto pudesse satisfazer as imperiosas exigências do seu comércio de importação e exportação.

No intuito de preencher esta lacuna e debelar êste grave mal que, dia a dia, assumia maiores proporções, o govêrno daquelle tempo houve por bem mandar proceder a estudos e trabalhos para efectivação de um pôrto de abrigo em Leixões. Intervieram neste estudo e trabalho engenheiros portuguezes, france-

ses, ingleses e alemães. Como estes ilustres engenheiros não apresentassem um trabalho proficuo e garantido, pois todos se eximiam à responsabilidade da solidez dos molhes e do assoreamento da bacia, o govêrno nomeou uma comissão de engenheiros para estudar outro local, que oferecesse maiores garantias. Esta ilustre comissão, visitando os Cavalos de Fão, reconheceu neles os mais excelentes predicados para um importante pôrto de abrigo.

O Porto, havendo conhecimento do ocorrido, protestou pelo pôrto de abrigo de Leixões.

Neste apêrto, a 22 de Julho de 1882, o Govêrno decretou êste pôrto de abrigo com a base de licitação de 4.500:000 contos, concluindo-se em 1889.

Efectivamente, 1892, com três anos de vida, os molhes sofreram grandes avarias. Em 1909 um temporal aumentou estas avarias, ainda não reparadas. No fim de 1911 e princípio de 1912 houve a terrível catástrofe de Leixões, dando-se avaria total nas curvas dos respectivos molhes.

Por sua vez, o total assoreamento da ba-

cia, à excepção de um canto na curva do molhe sul, tornou-se um facto consumado à vista de todos, e a incompatilizava por completo se urgentemente não se procedesse à sua dragagem.

O Porto ha propalado por vezes diversas, a fim de iludir o público, que o assoreamento da bacia é proveniente do rio Leça e não do mar. Êste argumento, porém, cai pela base se atendermos que o assoreamento era mais sensível na embocadura de Leixões e não na embocadura do Leça.

¿Onde se viu o rio assorear o mar?... Se tal fôra possível, Bilbao, Anvers e Hamburgo, portos artificiais, já estavam assoreados pelos seus rios.

Quando da terrível catástrofe, o illustre ministro do Fomento, Estevão de Vasconcelos, veio a Leixões informar-se de *visu* dos destroços ocasionados pela tempestade. Nesta altura, o Porto, evolada a confiança no seu pôrto de abrigo, preconizou, junto de S. Ex.^ª, o pôrto comercial de Leixões. A esta ideia opôs o illustre ministro, estas nunca desmentidas palavras:—E' lançar dinheiro ao fundo do mar.

Não obstante esta inconcussa verdade, a 18 de Fevereiro de 1913 surge um decreto, referendado pelos srs. Afonso Costa e António Maria da Silva, respectivamente ministro de Finanças e do Fomento, autorizando o pôrto comercial de Leixões, com a base de licitação de 7:500 escudos, e com o subsídio anual de 240:000 escudos.

Neste projecto do pôrto comercial laboraram os ilustres engenheiros Adolfo Loureiro—seu autor,—Santos Viegas, que lhe introduziu algumas alterações, e Carvalho de Assunção, que deu a última demão ao projecto, deixando-o todavia com os mesmos defeitos e vícios do pôrto de abrigo, isto é, molhes abalados em seus fundamentos e o inevitável assoreamento da bacia.

No relatório do pôrto comercial preconizou o Porto a imediata construção das docas interiores, deixando para o fim a execução das obras e melhoramentos da bacia exterior. Neste ponto não concordou o illustre Conselho de Obras Públicas e Minas, determinando que se principiasse pelas obras de defesa e melhoramentos da bacia exterior, deixando para o fim a construção das

docas interiores. Esta resolução do ilustre Conselho foi aprovada pelo Govêrno.

A despeito desta, assás, criteriosa determinação, o Porto, por sua conta e risco, resolveu principiar pela construção das docas interiores, deixando para o fim a execução das obras de defesa e melhoramentos da bacia exterior, como se depreende do Relatório e Contas da Junta Antónoma sôbre o exercício do ano de 1915, em que se descreve a despesa relativa à construção das docas interiores, e não a despesa com a execução das obras de defesa e melhoramentos da bacia exterior.

— Não nos faz mossa a ingénita prepotência do Porto, por ser sestro antiquado. No que pômos grande reparo e nos faz certa espécie é que o ilustre Conselho se deixe espèsinhar em suas altas determinações, já-mais sendo autorizadas pelo Govêrno!... Que desmoralidade!...

Voltemos ao pôrto de abrigo.

A longa experiência de 27 anos nos vem demonstrando à saciedade, que êste pôrto não corresponde às necessidades instantes do comércio de importação e exportação do norte

do país, devido às péssimas condições de Leixões. Foi devido a estas péssimas condições que as casas exportadoras e companhias de seguros, no estrangeiro, recusaram seus fretamentos e seguros por via Leixões. Por isso, as embarcações de longo curso relegaram Leixões ao ostracismo, tomando o rumo de Lisboa, ou Vigo.

D'aqui proveio a crise asfixiante do comércio, indústria e agricultura do norte do país, que não é possível suportar-se por mais tempo algum.

Haja vista o melhor de 1:000 contos que o comércio do norte despende, anualmente, a mais do que o comércio do sul, tão somente no excesso de fretamentos de carvão! Isto, não levando em conta o excesso de fretamentos de outras mercadorias importadas, como ferro, arame, etc., etc.

— Seria para isto que se fundiram em Leixões cêrca de 20:000 contos?!...

Como cortar cerce e sem delonga êste mal gravíssimo?... O pôrto comercial de Leixões a ninguêm inspira a mínima confiança com o cortejo de vícios e defeitos do pôrto de abrigo—a diferencial é de nome.

Que êste pôrto não inspira a mínima confiança a nacionais e estrangeiros, é bastante atender-se que o empréstimo de 7:500 contos, posto a concurso antes da guerra europeia — quando havia dinheiro — não obteve concorrente algum, a não ser a Caixa Geral dos Depósitos que subscreveu com 1:000 contos.

— ¿ Quem sabe, seria para armar ao efeito? O certo é, que são decorridos quatro anos e o empréstimo não se efectivou ainda!... Êste gesto concretiza um mundial protesto contra o pôrto comercial de Leixões.

O único e exclusivo reagente a opôr a êste mal gravíssimo está nos



Cavalos de Fão

Um vasto recife, na costa de Fão, em frente a Espozende, que se estende três milhas ao mar, como se lê nos mapas náuticos. As pedras principais são: pedra dos Cavalos, Queixada, Cernelha, Castro, Pêna, Roncador e Baixo da Foz. A pedra dos Cavalos, por ser a mais elevada e ampla, cujas cristas nunca submergentes pelo mar, dá o nome ao recife. O que são estas pedras falam com mais eloquência as duas planias. Nestas pedras exibem-se os essenciais requisitos, para um excelente pôrto de abrigo e de comércio, como a Tecnologia moderna requer.

São dêste pensar e sentir todos os técnicos e profissionais, que delas teem conhecimento.

Encaremos êste pôrto sob os diversos aspectos técnico, económico, financeiro, administrativo, humanitário e estratégico.

I

Aspecto Técnico

Os técnicos que destas pedras tem conhecimento são os seguintes, àlêm doutros:

Manuel A. Espregueira, que fez parte da comissão que veio ao norte estudar melhor local para pôrto de abrigo do que Leixões, como já referimos, dizia com entusiasmo — «Dos Cavalos de Fão póde fazer-se um dos primeiros portos conhecidos.»

No roteiro de Pimentel de 1762, já se dizia que, no local dos «Cavalos de Fão» havia surgidouro para casos de necessidade, mas que, para o demandar, é urgente conhecer bem a região.

Baldaque da Silva, considerado engenheiro hidrográfico, no seu livro — *Estado actual*

das pescas em Portugal — diz: «A situação dos Cavalos de Fão e a profundidade que ha entre êles e a costa prestam-se excelentemente à construção, neste ponto, de um refúgio ou abrigo para valer às embarcações de pesca, e até a navios, quando houvesse tempestade na costa N. do continente. Para êste fim possui condições muito superiores aos Leixões do Porto.»

O quartel mestre general Custódio de Vilas-Boas, em 1801 procedeu a estudos e trabalhos conscienciosos nos «Cavalos de Fão», em que se inspiraram engenheiros modernos, como adiante se verá.

Adolfo Loureiro, no seu repositório *Postos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes*, assim se exprime: «O porto de Espozende (ou dos Cavalos de Fão), o único do distrito administrativo de Braga, tem direitos à consideração dos poderes públicos.»

Carvalho Assumpção, na sua visita aos Cavalos de Fão, em Maio de 1914, depois de proceder a diversas sondagens, protestou haver profundidade para todo e qualquer navio.

Hugo de Lacerda, é de parecer que os

Cavalos de Fão, a que assinala três entradas, poderia prestar bons serviços ao comércio em geral, e que o assunto merece ser estudado cuidadosamente.

João José Pereira Dias, na sua «*Memória*» àcerca dos caminhos de ferro de segunda ordem, descreve a instantane necessidade de ser melhorado o pôrto de Espozende (ou dos Cavalos) e a suprema utilidade que advêm ao comércio, indústria e agricultura do norte. Avança mais: Braga será o empório do comércio de quasi todo êste distrito e parte do de Vila Real, quando se efectivar a linha férrea do vale do Cávado.

Francisco de Paula Botelho, defende que o pôrto dos Cavalos de Fão tem toda a urgência de se fazer, já como pôrto intermediário numa costa lisa e ingrata por demasia, onde se acolham as embarcações, já mesmo para servir uma larga e próspera região com indiscutíveis necessidades e direitos, já, emfim, pela sua extrema barateza. De resto Leixões, no fim, nem dinheiro, nem obras.

Em suma, todos os officiaes da marinha de

guerra e da marinha mercante fazem elogiosas referências aos Cavalos de Fão.

Por todos, para não açambarcarmos tempo, ostentaremos o irrefragável testemunho do intemerato capitão de mar e guerra, sr. Almeida Lima, que, entrevistado pelo *Século* de Lisboa, de 18-9-913, àlêm doutraã disse estas verdades: «Em toda a costa portuguesa do norte não conheço nada melhor do que os Cavalos de Fão, para fazer um pôrto magnífico de abrigo e de comércio, dada a sua excelente situação geográfica. A disposição natural das rochas no porto em questão, indicam perfeitamente as obras a realizar. Basta, apenas, completar o que a natureza nos deu, ligando as pedras entre si. Recentemente já êle é um bom pôrto de abrigo, principalmente abaixo de meias marés. Tem profundidade para todo e qualquer navio, pois a sonda nos dá de 9 a 15 braças. Em 1908 quando lá estive com três torpedeiros, tive ocasião de contornar com êles todas as pedras e verificar da beleza dêste pôrto, tanto para abrigo, como para o comércio, se nêle completarmos a obra da natureza. Pelo lado do sul

é acessível sempre e com qualquer mar a todas as embarcações, ainda as de maior tonelagem; já não digo o mesmo pelo lado do norte, que pelo labirinto de bancos que tem à entrada, seria mais perigoso. No entanto, a fazerem-se as obras, êsses bancos seriam devidamente balizados...

Sob o ponto de vista comercial, serviria o Douro, o Minho e as Beiras, e o dispendio não seria muito grande. As obras a realizar para fazer do pôrto natural dos Cavalos de Fão um bom pôrto de abrigo e de comércio, resumem-se na ligação das pedras por meio de paredões.

...Se eu um dia, comandando um navio, corresse perigo próximo de Leixões, não procuraria êste pôrto, mas sim os Cavalos de Fão mesmo na situação em que presentemente se encontram. Todos sabemos bem, que em Leixões, quando ha perigo, o único recurso que tem os navios, é ir para o mar onde estão mais seguros.»

O *Século* termina a sua entrevista com estas criteriosas linhas: «Assim nos falou o snr. Almeida Lima, sôbre uma riqueza na-

tural que possuímos e que não aproveitamos.» O Porto não conta destes técnicos e profissionais em defesa de Leixões. ; *Pobre diabo*, não tem quem o defenda!

II

Aspecto Económico

O dispêndio com as obras dêste pôrto sofre encontradas opiniões, que variam de 300 a 1:000 contos. Todavia, a que entendemos por mais autorizada encontra-se na Liga Naval Portuguesa do mês de Junho de 1913, série X, n.º 6. Diz êste autorizado boletim marítimo:— «Mais modernamente, porém, em 1801, o quartel mestre general Custódio de Vilas-Boas, procedeu a estudos e trabalhos conscienciosos (nos Cavalos de Fão) em que se inspiraram engenheiros modernos dos mais distintos, que orçaram a despesa a fazer com obra tão útil e importante—em apenas 500 a 1:000 contos de réis!

—Êste importante boletim marítimo in-

sere um sensacional artigo, encomiando os Cavalos de Fão para um excelente pôrto de abrigo, cuja leitura, recomendamos aos defensores dêste pôrto.

Igualmente recomendamos a *Revista Colonial* de 25 de Outubro de 1913, que a páginas 21 insere um importante artigo àcêrca dos «Cavalos de Fão».

Um curioso engenheiro protesta que estas obras não podem ir àlêm de 300 contos, se levarmos em consideração a proximidade de pedreiras, a mão de obra acima da superfície da água, a dispensabilidade dos blocos e a inutilidade da argamassa nos molhes, que não produzem o efeito esperado, como se demonstrou em Leixões.

Todos sabemos que, nas actuais contingências, o Govêrno não pôde e não deve tomar compromissos de maior. Mas, para o custeio destas obras, tanto basta os 240:000 escudos que o Govêrno, annualmente, arremessa ao fundo do mar em Leixões com o fantástico pôrto comercial. ¿Porque se não emenda êrro tão grave como escandaloso?... *Errare humanum est.* Porém, não corrigir o êrro, é cobardia e subserviência.

Efectivado êste pôrto, pela sua segurança e abrigo, a tabela de fretamentos deve equiparar-se à de Lisboa; do que emerge para o comércio do norte extraordinária economia.

Só por êste meio podemos reaver, anualmente, o melhor de 1:000 contos do excesso de fretamentos de carvão, que acima referimos.

Emerge, ainda notável economia na despesa de transporte. Braga, por exemplo, que dista de Leixões 54 quilómetros, e dos Cavalos de Fão 35, tem a seu favor uma diferença de 19 quilómetros, ou seja quasi uma hora de caminho, que pela tarifa quilométrica actual, monta grande economia por tonelada. Isto que aduzimos em relação a Braga pôde dizer-se doutras cidades e vilas dos distritos do norte.

Mas quando o Govêrno não se encontre com fôrça bastante para retirar ao Porto os 240:000 escudos para lhe guardar a herdade política do norte, não faltará emprêsa ou companhia que se aventure a explorar o pôrto dos Cavalos de Fão por sua conta própria.

Citemos factos. No segundo año da nossa

propaganda, uma casa de Londres se nos dirigiu a pedir informações económicas e financeiras a respeito do pôrto de abrigo dos Cavalos de Fão; ao que respondemos consoante os nossos conhecimentos. Mais depois, um ilustre cavalheiro de Lisboa, igualmente se nos dirigiu no mesmo sentido, informando-nos que, pela certa, se ia organizar uma empresa para explorar o pôrto dos Cavalos de Fão. A certa altura nos constatou que já estava constituída a empresa com o capital de 6:000 contos para a construção do pôrto e novas linhas férreas, e que os trabalhos iam em via de conclusão. Logo a seguir, estalou a guerra da Europa, e então nos foi referido que a ilustre empresa havia concluído os seus trabalhos, restando apenas solicitar a concessão do Governo, o que só fariam terminada a guerra.

— Toda esta correspondência pôde ostentar-se a quem a quizer ler.

— Destas proezas não conta o Porto com relação ao seu pôrto comercial.

Conseqüentemente, não minguará quem se aventure a explorar o pôrto de abrigo e de comércio dos Cavalos de Fão por sua conta

e risco, sem mais incómodo para o Governo do que dar a sua concessão. O que não faltará serão desculpas e evasivas da parte dos poderes públicos para não melindrar o gardião do Porto.

O que deveras nos compunge é que o Governo podendo levar a efeito estas obras a expensas suas, isto é, com os 240:000 escudos com que anualmente mimoseia o Porto, o não faça, desperdiçando dêste modo um juro fabuloso, consentindo que outros o possam reaver.

¿Será isto economia?...

III

Aspecto Financeiro

Diz *O Século* de Lisboa, na citada entrevista:

«O simples exame da situação geográfica dêste pôrto nos mostra os resultados a colher.»

Efectivamente, desde Lisboa a Vigo, as embarcações de maior calado até ao barquinho de pesca, não encontram pôrto de mais seguro asilo do que nos Cavalos de Fão. Desde as alturas da foz do Mondego à foz do Minho a concorrência a êste pôrto torna-se forçada.

Ora, se o rendimento de um pôrto está na razão directa da sua concorrência, é óbvio o seu alcance financeiro. Um pôrto de pri-

meira ordem, como êste, representa uma das primeiras fontes de receita para o Estado, ao inverso de Leixões que tem sido, é, e será a sua primeira fonte de despesa sem a mais ínfima garantia. Só o nosso pôrto pôde solver a enormíssima conta aberta, no cofre do Estado, a crédito do falido Leixões.

—Esta enormíssima conta deixa prever a todos, que o Porto tem uma habilidade rara para passar aos poderes públicos o «Conto do vigário».

Falemos Pró-Turismo. Segundo a *Propaganda de Portugal* (seu boletim de Outubro de 1907) o *turismo*, depois da abertura do istmo de Panamá, nos pôde deixar em Portugal, anualmente, o melhor de 18:500 contos líquidos.

—Esta continha calada seria bastante para nos redimir económicamente, se não financeiramente. Por consequência, a fazer atracção do *turismo* é urgente proporcionar-lhe todas comodidades e economias possíveis. Tudo quanto se possa fazer neste sentido é nulo sem o pôrto de abrigo dos Cavalos de Fão. O primeiro passo a dar deve ser impreterivelmente efectivar-se êste pôrto. Se

Portugal é o jardim da Europa, e o norte é o jardim de Portugal, convêm alargar a órbita da atracção do *turismo* de sul a norte do país.

Com a efectividade dêste pôrto oferece-se ao *turista* a comodidade e economia de poder desembarcar em Lisboa e embarcar nos Cavalos de Fão, e vice-versa. Doutra sorte seria circunscrever a sua atracção à cidade de Lisboa, o que, positivamente, era um crasso êrro financeiro, ou a negação do *turismo*. Em verdade que, obrigar, em certo modo, o *turista* a desembarcar em Lisboa para vir ao norte e voltar a embarcar em Lisboa, seria *turismo* de mais, ou grande massada e sensaboria por muito dinheiro.

— Na primeira quem quer cai, na segunda cai quem quer e na terceira cai o tolo. E era de uma vez o *turismo*.

Veramente, quem pôde fazer atracção do *turismo* a Portugal é o seu rincão do norte. Qual será o *turista*, com o pôrto franco dos Cavalos de Fão, que deixe de percorrer as nossas lindas praias e termas; que não visite as belas estâncias de Santa Luzia em Viana do Castelo, Bom Jesus do Monte, Sã-

meiro, S. Bento da Porta Aberta, Gerez e ainda a Serra da Estrêla; que deixe de saborear a nossa fresca e rechonchuda hortaliça, a nossa excelente vitela, as nossas deliciosas frutas e de alegrar o seu coração com o nosso variado e espumante verdasco, que não tem rival no mundo?... Essa imensa riqueza, anualmente, só os Cavalos de Fão nos pôde importar.

Leixões, manchado com a morte de tantas vítimas, nunca pôde fazer atracção do *turismo*; pois que a vida é amável.

A cidade do Porto é a cidade do país que mais avultados interesses pôde auferir com a atracção do *turismo*. Porquanto, na sua corrente de sul para norte e norte para sul, a visita à cidade torna-se obrigatória.

— Como vemos, recursos financeiros não nos faltam. O que nos falta são homens financeiros, desde o grande estadista Fontes Pereira de Melo.

Egoistas, é porta sim, porta não.

IV

Aspecto Administrativo

Este pôrto, único no distrito de Braga, serve perfeitamente o distrito de Viana ao norte e o distrito do Porto ao sul. A quem êle mais interessa é ao distrito do Porto; pois que esta cidade avizinha-se mais dos Cavalos de Fão do que Celorico de Basto, Fafe, Cabeceiras de Basto, Vieira e Terras de Bouro, no distrito de Braga; e do que Arcos do Vale do Vez, Paredes de Coura, Valença, Monsão e Melgaço, no distrito de Viana. E, mesmo Amarante, a sua vila mais afastada, abeira-se mais dos «Cavalos» do que Celorico de Basto, Cabeceiras de Basto, Monsão e Melgaço.

Por isso, não vemos em que o Porto

tome tanto a peito o seu arruinado, desacreditado e mal-fadado Leixões. Se o Porto argumenta com a despesa de transporte desde este pôrto para a cidade, com maioria de razão podem argumentar todas as cidades e vilas do distrito de Braga e de Viana, com a despesa de transporte desde Leixões. Demais, se o Porto argumenta desta fôrma, nós argumentamos-lhe com a despesa de transporte desde Lisboa ou Vigo para a cidade, que cobre uma e muitas vezes a despesa de transporte desde os Cavalos de Fão. Mais: o barateamento de fretes para o nosso pôrto compensa centenas e centenas de vezes essa despesa de transporte daqui para a cidade.

A efectivação dêste melhoramento nacional traz, como seqüência fatal e necessária, o prolongamento da linha férrea da Póvoa de Varzim, ou de Laundos, até Fão; e a linha férrea do vale do Cávado, desde Espozende por Barcelos, Braga até Chaves, já estudada e orçada, magistralmente, pelo notável engenheiro João José Pereira Dias, na sua *Memória* já citada. Êste trabalho é digno de ler-se com atenção.

Esta nova rede de linhas férreas tem outra razão de ser e outra vantagem para o Porto, do que a rede de Ermezinde e de Contumil a Leixões -- um terceiro escândalo!

Fazemos nossas estas judiciosas palavras do considerado engenheiro Francisco de Paulo Botelho: «E na mesma regra, aquella amálgama de caminhos de ferro de Ermezinde a Leixões, e de Contumil ao dito Leixões, etc., etc., ¿o que é tudo isso senão o abismo do êrro?»

Com aquella nova rede, com o seu notável pôrto do Douro, com o pôrto suplementar dos Cavalos de Fão, a cidade do Porto ha-de ser sempre e nunca, nunca e sempre, o empório do comércio do norte do país, prerogativa que se lhe não pôde contestar.

Braga, quando muito, será uma sucursal do Porto.

— ¿Quem não prevê isto?... o obcecado em seu egoísmo e prepotência.

Se o Porto houvera outro pensar, seria o mais acérrimo defensor, àlêm dos seus próprios interesses e a bem das finanças do Estado, do pôrto dos Cavalos de Fão.

Em suma, êste pôrto de abrigo e de co-

mércio, serve perfeitamente o Douro, o Minho e as Beiras, no dizer incontestado do inteligente marinheiro sr. Almeida Lima.

A solução da complexa questão Duriense prende-se directamente com o pôrto franco dos Cavalos de Fão pela economia na despesa de transporte, e para evitar avultada despesa de armazenagem, estadia e outros prejuízos, que vem sofrendo com o péssimo porto de Leixões, o que, evidentemente, não se dará com o pôrto dos «Cavalos».

Positivamente, o norte é a fôrça exportadora de todo o país, tanto para o estrangeiro, como para o sul. Se não fôra o norte, pôde aventar-se que o sul morreria de fome.

O norte exporta vinhos, verde e maduro, madeira esfatiada e em tóros, cortiça, bois de engorda, vitelas, toda a espécie de fruta, conservas, louro, cebola, alhos, batatas, hortaliças, milho, feijão, etc., etc. Exige, pois, o bom senso administrativo que, na costa desta região do norte, deveria soerguer-se um seguro pôrto de mar, o mais central possível, para facilitar o seu comércio de exportação e importação. Neste caso está, sòmente, o pôrto dos Cavalos de Fão.

Leixões, que se encontra no extremo sul desta região, não convêm de fôrma alguma, mesmo que dêste mostrengo se pudesse fazer cousa que geito tivesse. ¿E, ainda neste caso, o comércio do norte havia de esperar, eternamente, pelo pôrto comercial?!

¿Para que, pois, fundir-se mais dinheiro em Leixões, se o pôrto dos «Cavalos» tem que ser uma ostensiva realidade mais hoje, mais depois, pela imperiosa necessidade das circunstâncias de tempo e de lugar? Leixões, já como pôrto de abrigo, já como pôrto comercial, ha-de vir a ser um monumento em ruínas a ostentar a nossa incompetência económica, financeira e administrativa.

Igualmente, só o nosso porto dos «Cavalos» póde redimir a Adega Regional de Braga, infalivelmente perdida — não obstante a optimidade dos seus vinhos — de incalculáveis prejuizos.

As grandes emprêsas, em regra, num meio tão acanhado como o nosso, são de vida curta e raquítica senão se alongarem até ao estrangeiro. Neste sentido o pôrto dos Cavalos de Fão será o fio condutor para entrelaçar o estrangeiro com a Adega.

Então os seus vinhos teriam outra procura e realizar-se-iam transacções vantajosas, atenta a economia de transporte, a nula armazenagem e estadia, que em Leixões e rio Douro se tornam forçadas com qualquer mar e tempo.

Braga, porém, a mais beneficiada, relativamente, das cidades do norte, que deveria ser a primeira a propugnar pelo seu único pôrto de mar, mas excelente, foi a primeira e única a desprestigiá-lo!...

— Quem se doer que diga de quê. E fiquemos por aqui, para não aviventarmos susceptibilidades, nesta hora adiantada da vida.

Mas Braga ha-de ser sempre Braga a impar de fidalga arruinada.

— Não visamos nestes dizeres o snr. Lopes Gonçalves, o primeiro homem de Braga com energia e acção.

Senhor Lopes Gonçalves, mais um passo, mais um passo... para cupular a sua obra de progresso e de vida para Braga. Para longe desânimos. Os grandes homens tem sido sempre mal vistos e apreciados pelos pequenos, atarracados de ignorância.

V

Aspecto Humanitário

De facto, existindo êste porto não mais confrangerá nossos corações, horripilantes e nunca vistos naufrágios em toda a costa do continente, à semelhança dos ocorridos em Leixões, que tanto nos envergonham e deprimem a olhos de estrangeiros.

Por todos os vapores naufragados—8 em dous anos e 3 em vinte dias—especificamos os naufrágios dos vapores «Véronèse», «Bogor» e «Jamaica».

O naufrágio do «Véronèse», para que todos os esforços humanos se tornaram impotentes, foi uma razia completa. O número de vítimas na marinhagem, passageiros, senhoras e crianças foi incalculável.

O «Bogor», que por duas vezes acome-teu Leixões e por duas vezes foi repellido, perdeu 33 vidas.

O «Jamaica» perdeu 14 vidas.

Ainda nesta quadra invernosa naufragou um vapor, com frete de toros, ao sul de Leixões, por êste negar entrada. Igual sorte coube a diversos barcos de pesca.

O número de naufrágios e vítimas, na costa norte, tem sido tão freqüente e de tanta retumbância que não ha memória antes da existência de Leixões. Êste pôrto asse-melha-se ao engôdo lançado ao mar para atrair as embarcações com sua marinhagem e passageiros. Por êste motivo mais deveria ser conhecido pelo *pôrto do engôdo*.

Em Janeiro p. p. regulou uma vítima por semana entre pescadores naufragados dentro da bacia.

Se os poderes públicos e o Porto olhassem a sério para isto, ha muito que se havia dinamitado Leixões. Mas não! Ao inverso, trabalha-se para ampliar, ornamentar e perpetuar esse coval marítimo!...

— Isto é o caminho da vergonha e do escândalo!

E os portugueses que se prezam, ainda se não levantam em um só homem, numa coesão de fôrças, a protestar, veementemente, contra Leixões?! Santo Deus, a que estado isto chegou!... Pela parte que me diz respeito aqui deixo exarado o meu enérgico protesto.

Venha o pôrto dos «Cavalos de Fão» que só êle nos pôde redimir desta vergonha e dêste escândalo! Se o não reclamamos neste sentido, e em nome do nosso bem-estar económico e financeiro, é imperioso reclamá-lo em nome da humanidade inteira. Efectivado êle, jâmais ensurdecerão nossos ouvidos lancinantes gritos de vítimas, môrmente crianças e senhoras.

Essa nódoa de Costa Negra—única herança que nos ficou de Leixões—que incide sôbre a nossa linda e bela costa norte, e de que tanto se ressentem os interesses vitais do país, ha-de extinguir-se ao sol brilhante dos Cavalos de Fão.

Êste pôrto, pelas duas entradas francas, e pela sua segurança e abrigo, no sentido humanitário, será superior ao pôrto de Lisboa. A barra de Lisboa ha negado entradas e

saídas; e adentro do pôrto teem ocorrido naufrágiõs com as suas vítimas.

As duas barras dos Cavalos, uma na linha de sudoeste, outra na linha de noroeste, à feição dos mais duros vendavais, nunca podem negar entradas e saídas. E os navios ancorados ao abrigo da pedra da Queixada, ao abrigo da pedra dos Cavalos e da pedra da Cernelha, estão como em serêno lago. Por conseguinte, aqui não ha recear naufrágiõs com suas vítimas.

—¿Quem contesta esta asserção? Muito desejamos ouvir o Porto neste sentido emquanto vivos somos, para termos a honra de uma réplica aos nossos reptos.

VI

Aspecto Estratégico

Por vezes diversas a nossa fronteira norte ha sido invadida pelos nossos inimigos.

Em 1762 entraram os espanhois por Trás-os-Montes, chegando a ocupar Bragança, Chaves e Moncorvo.

Em 1808 os franceses entraram em Chaves, tomaram Braga, seguindo para o Porto.

Recentemente, Couceiro por aqui fez as suas incursões.

Para no porvir evitar novas invasões, ou de pronto podermos acudir-lhes, convêm organizar-se, em Braga, quartel general, depósitos de material, munições, víveres e tropas.

Para abastecer estes depósitos com o que nos possa vir por mar, o pôrto dos Cava-

los de Fão torna-se um poderoso auxiliar, pois dista de Braga apenas 35 quilómetros.

No caso de uma invasão pela costa norte, êste pôrto é de uma necessidade extrema.

Esperar que socorro nos viesse de Lisboa, seria uma temeridade, pois que viria tardio e sem remédio. Nesta apertada conjuntura mal se pôde aquilatar a virtude estratégica dêste pôrto para defesa da costa norte.

Não vai ha muito que o actual Govêrno encarregou uma comissão de engenheiros para vir ao norte estudar a defesa da costa.

Desconhecemos os passos e trabalhos da illustre comissão que, até ao presente, não nos consta que se abeirasse dos Cavalos de Fão.

— ¿Porque será isto? ¿será porque o Porto queira também fazer monopólio da defesa da costa norte em Leixões?!... Só nos faltava esta loucura para bem de nossos inimigos. O Porto, às vezes, tem dêstes expedientes.

Ande a illustre comissão por onde andar, apresente os trabalhos que apresentar, constatamos que todos os seus passos e traba-

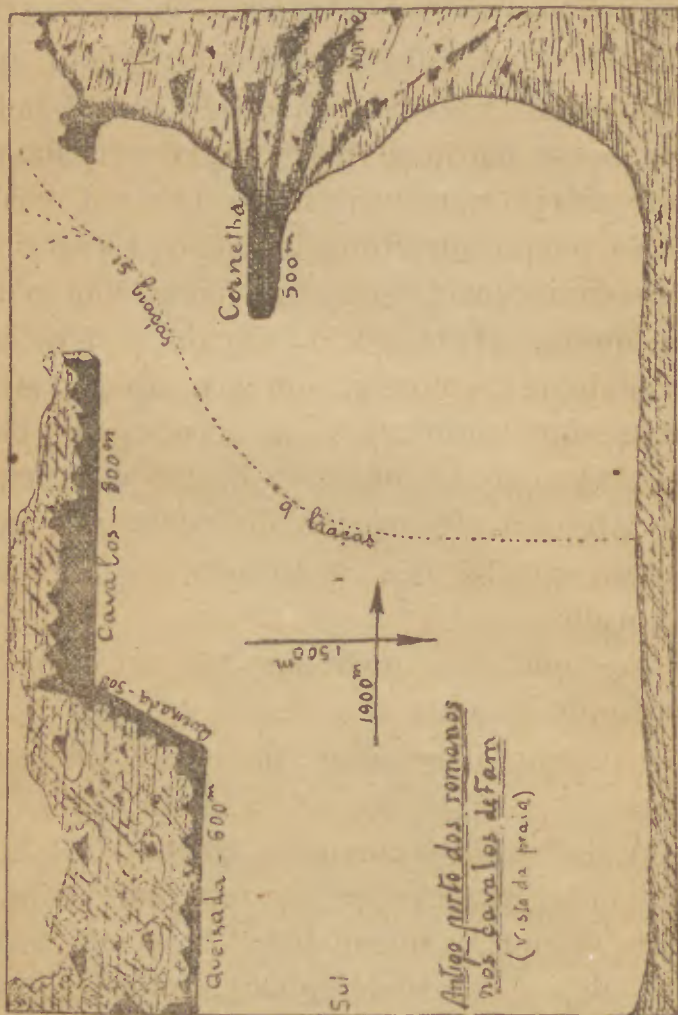
lhos são ímprobros e baldados, quando não sejam concernentes aos Cavalos de Fão. Ou, porventura, a illustre comissão ignora que estas pedras prè-históricas estão consideradas pela nossa marinha de guerra o mais importante refúgio para torpedeiros na costa norte?

No tempo dos Romanos, já os Cavalos de Fão eram considerados um importante pôrto de guerra. Êste pôrto, jâmais poderá ser invadido pelos nossos inimigos, apagados os faróis (ou trocados) e arrancadas as bali-sas. Quando tal ousasse, ficaria desarmado no labirinto de bancos de pedra que contornam este pôrto e constituem a sua guarda avançada.

Se com ânsia queremos facilitar a defesa da fronteira norte e a defesa da costa norte, olhe-se com bons olhos para os Cavalos de Fão.

A defesa da costa norte em Leixões, nem sonhando se deve pensar em tal! Mas o Porto como é quem tudo *lo manda* neste país de... Portugal, pôde muito bem ser.

E depois não se esqueça de ampliar o hospital do Conde Ferreira para se protelar mais escândalos e vergonhas.



EM CONCLUSÃO

Leixões não foi fadado pela natureza para pôrto de mar, nem sequer de terceira ordem. Lutar, pois, com as insuperáveis fôrças do natural, é o cúmulo do despautério.

Que Leixões não fôsse fadado para pôrto de mar a ninguém deve causar estranheza. O que a todos deve causar desagradabilíssima emoção, é que haja engenheiro que se digne prestar-lhe o seu concurso para aí perder o seu nome, o seu carácter e dignidade, quando sumidades em engenharia, nacionais e estrangeiras, não puderam fazer direito dêste estafermo.

¿ Ou Leixões far-se-ia para os engenheiros?

Não duvidamos, porque teem sido êles os senhores do melhor quinhão.

Bem haja o ilustre engenheiro Carvalho Assunção, que se demitiu de engenheiro de Leixões, e outros ilustres cavalheiros que se deram a demissão da Junta de... instalações marítimas do Porto.

¿Porque se não mete a engenheiro de Leixões o snr. Xavier Esteves, a alma e vida de Leixões? ¿Por ventura não é sua Excelência um engenheiro como qualquer outro?...

Positivamente que Leixões tem, só por si, o snr. Xavier Esteves e outros cavalheiros portuenses, que se fizeram proprietários em Matosinhos e Leça com a ganância de Leixões. Êstes ilustres cavalheiros jãmais se podem eximir à responsabilidade que impende sôbre este escandaloso pôrto.

Ao inverso, nos «Cavalos de Fão» a diva Natureza lançou *in principio* os inabaláveis fundamentos para um pôrto de primeira ordem. A sua magnitude atinge a quinta essência, utilizando a espaçosa bacia do rio Cávado para doca interior, e podendo ampliar-se, à medida do desejo, tanto para leste por uma vasta planície, como para sul por um imenso areal, enraizado por densos pinhais.

Este pôrto, em tempo algum pôde ser assoreado, porque, para além de suas pedras, existe lôdo e não areia, que se diviza na barra de Leixões.

Nem se diga não haver dinheiro para o custeio dêste melhoramento nacional. Na Base 4.^a da proposta de lei de 18 de Fevereiro de 1913—já citada—le-se: Em cada um dos orçamentos gerais do Estado dos anos económicos de 1914-1915 e seguintes, será inscripta uma verba, não excedente a 240:000 escudos, destinada a completar, com as receitas prévistas nas alíneas a) e b) da base anterior, a importância necessária para satisfazer o encargo dos empréstimos que a Junta carecer de levantar para execução das obras superiormente aprovadas e que se acham orçadas num máximo de 7.500:000 escudos.»

Ora são estes 240:000 escudos, que annualmente se afundam em Leixões com o pôrto comercial, a verba mais que bastante para o custeio do pôrto de abrigo e de comércio dos Cavalos de Fão, no praso máximo de cinco anos. E tanto bastava por êste praso suspender êste subsídio a Leixões. 6 Porque não

agir desta fôrma? ¿Ha, ou não ha dinheiro?... Demais, enquanto não se contrair o empréstimo dos 7.500:000 escudos, segundo a letra da base 4.^a, não ha direito aos 240:000 escudos anuais.

Êste empréstimo, segundo prevemos, nunca se chega a efectivar, visto os vergonhosos precedentes do pôrto de abrigo. Dinheiro é sangue!... E se êste empréstimo não foi negociado antes da guerra, ¿como negociar-se depois, quando todo o dinheiro se evaporou pelos campos da batalha e no fundo dos mares?... Mais uma vez, repetimos: ¿o comércio do norte ha-de esperar eternamente pelo pôrto comercial?

Se houvesse mais moralidade na administração dos dinheiros públicos, o mais coe-rente com o bom senso seria emprazar a Junta Autónoma a fim de contrair o empréstimo o mais breve possível—seis meses por exemplo—sob pena de perder o direito ao subsídio. Isto, para que se não diga que o Porto soube impingir aos poderes públicos o «Conto do Vigario». Ou isto, ou gamela. Não haja ilusões.

Finalmente, o pôrto de abrigo e de co-

mércio dos Cavalos de Fão é aspiração constante de todo o norte do país, *inclusivè*, do Porto desinteressado e desapaixonado, que vê e pensa pelo prisma da justiça e do direito.

—Se, quando falamos do Porto, não exceptuamos estes Ex.^{mos} Senhores, é porque os julgamos um tanto incriminados em seu silêncio por não protestarem contra o escandaloso e vergonhoso Leixões que tanto desdoura a cidade em suas gloriosas tradições.

Tem mais o nosso pôrto por si a voz de toda a imprensa do país e os aplausos do ilustre público.

Por isso, em nome dos interesses vitais do norte do país, em nome dos interesses nacionais, em nome da navegação mundial, em nome da defesa da costa norte, em nome da imprensa e do público, urge completar-se o pôrto semi-natural dos Cavalos de Fão no mais curto praso de tempo possível.

O actual Govêrno, para maior prestígio da República Portuguesa e sua final consolidação, deveria tomar na devida estima êste momentoso assunto, dando immediatas providências para o início dos trabalhos desde já.

Termino, apelando para o acrisolado sentimento patriótico dos illustres senadores e deputados pelos distritos do norte, no intuito de no próximo ensejo se dignarem levantar no congresso esta questão patriota.

Ex.^{mas} Senadores e Deputados: o povo dos distritos do norte é tão portuguezes como o Porto. Tem igualmente direito à vida e liberdade. Já basta de sermos escravos de um tal senhor que nos vem usurpando, de longa data, as nossas parcas economias, produto de um trabalho constante e suado, reduzindo-nos à miséria e à fome. Não necessitamos dêsse tal senhor para cousa alguma. Elle é que precisa de nós. Possuimos em nossos distritos todos os meios necessários à vida; falta-nos, apenas, a efectividade do pôrto dos Cavalos de Fão.

Viva o pôrto dos Cavalos de Fão!!!...

Abaixo o pôrto de Leixões!!!...

Chaves Coupon.



Jl.^{mo} e Ex.^{mo} Sr.

BMMB



34740025787

O MEU TESTAMENTO

Biblio
Manue