



4 DE DEZEMBRO

Director, proprietario e administrador—José da Silva Vieira  
Composto e impresso na **Typographia Espozendense**—ESPOZENDE  
Editor—Maquell Gomes da Costa Freitas

N.º 346

ANNO 8

Assignatura  
Anno, sem estampilha 1\$200 rs. § Com estampilha 1\$360 rs.  
Numero avulso 40 rs. § Brazil, (m. forte) 2\$500 rs.

SEMANARIO REPUBLICANO EVOLUCIONISTA—  
DEFENSOR DOS INTERESSES DESTA CONCELHO  
FUNDAÇÃO D'ESTE JORNAL  
1888

Annuncios  
Linha, ou espaço de linha a 40 reis § Comunicados ou recelmes (secções) 60 rs.  
Os assignantes tem 25.º de desconto. § Imposto do sello (cada publicação) 10 rs.  
Annunciam-se todas as obras literarias ou soientificas das quaes nos envie um exemplar.

## CAVALLOS DE FÃO

### CARTA ABERTA

#### IMPrensa E AO PUBLICO

##### HOMENAGEM DE RESPEITO

POR  
Chaves Coupon

Hustres colegas na im-  
prensa e respeitavel publico

Talvez, decorrido um seculo que os nossos poderes publicos, reconhecida a imperiosa necessidade dum porto d'abrigo em a nosa costa maritima do norte, incumbiram diversos engenheiros de estudar o local mais apropriado para este.

O campo de trabalho foi, por largos annos, o local do penedo de Leixões.

Em 1855 foi apresentado ao governo o primeiro projeto do porto de Leixões, elaborado pelo distinto engenheiro inglez Freebody.

Em 1865 foi apresentado outro projeto pelo nosso distinto engenheiro Manoel Espregueira.

Como estes projetos, deixando outros de somenos importancia, não oferecessem as condições de solidez e garantia, exigidas por tão importante e dispendiosa obra, o governo, em um dos annos posterior a 1865, encarregou uma comissão de engenheiros, de que fez numero o snr. Espregueira, para inquirir e estudar outro local que patenteasse maior vantagem. Um pouco mais ao norte deparou esta comissão com o antiquissimo porto dos Romanos, perdido no labirinto dos Cavallos de Fão, reconhecendo nele todos os requisitos essenciaes para um importante porto d'abrigo.

Em 1880, o Porto, já sabedor da importante descoberta nos Cavallos de Fão, evocando projetos apresentados, patrocinado pelos illustres engenheiros Pereira da Silva e Adolpho Loureiro, insistiu perante o governo pela criação do porto d'abrigo em Leixões. E assim se fez, correndo ás obras na maior pacatez e cordura do lado da imprensa.

Esta quietude da imprensa comprehende-se e justifica-se bem, visando nessas obras uma especie de ensaio que poderia efetivar sequencias auspiciosas.

Mas, hoje, que as sequencias perniciosissimas a todos são patentes; hoje, que Leixões vem sendo o palco de scenas tragicas; hoje, que, demonstrado está com razões contundentes, Leixões é e ha-de ser um insondavel abismo de dinheiro, de fazendas e de vidas; hoje, que se projeta formalisar esse abismo, a imprensa, posto que traisse sua elevada missão de luz e progresso, caíra no duplo crime de lesa-nacionalidade e humanitariedade, se, omnimodamente não apresentasse o seu energico protesto.

Neste intuito levantamos o nosso humilde brado, protestando pelo porto d'abrigo-comercial nos Cavallos de Fão como poderoso e primordial regente a tantos infortunios, a tantas desgraças e enormes prejuizos commerciaes, industriaes e agricolas do norte do paiz.

Neste sentido fomos secundados por toda a imprensa e publico, a quem nos apraz exarar aqui o nosso voto de louvor.

O desfalque, illustres colegas na imprensa e respeitavel publico, em o nosso commercio do norte, registado na praça do Porto, sobre a praça de Lisboa, acusa uma differença de 700 a 800 contos annuaes, só na questão de frete de carvão!!!...

E tudo isto attribuido a pessimas condições de Leixões! Que horror!... e mormente tendo em nossas mãos o conseguirmos uma tabela de fretes igual á de Lisboa, em idos tempos!

Quem não ha-de protestar contra o porto comercial de Leixões?! Quem não ha-de proclamar o excelente porto comercial dos Cavallos de Fão?! Porventura, não tem este porto em sua defesa o sensato parecer de insignes engenheiros, de intemeratos capitães de mar e guerra, de arrojados officiaes da nossa marinha de guerra e da nossa marinha mercante! De todos os profissionaes

que colaboraram da reforma do mapa da nosa costa maritima do norte?.

E, ainda, a opinião publica? Logo, que pretexto por mais futil colide na ereção deste porto?...

E' incontroverso haver alguém propalado insidiosamente, que o porto comercial dos Cavallos de Fão vai abalar a cidade do Porto em seus proventos. Mas nós constatamos ser impossivel obtermos, em toda a costa norte, um porto comercial que mais fomenta os interesses do Porto, como este o dos Cavallos. A razão é, que só este porto pode merecer a confiança plena de companhias e casas exportadoras no estrangeiro; confiança que, necessariamente, ha-de dispensar-nos uma tabela de fretes como a de Lisboa, e, em casos, mais propicia até. O porto comercial, já em Leixões, quer á foz do Douro, já mais atrairiam sobre si esta plena confiança; porque o estrangeiro bem conhecia as pessimas condições de solidez e garantia destas duas obras. Egualmente, reconhece o estrangeiro que, uma e outra destas obras, seriam sempre combatidas, sem clemencia e sem treguas, por uma corrente submarina que adjunto avança.

Já é tempo, meus senhores, de nos capacitar que não deixamos terra nos olhos ao estrangeiro. Nós, portuguezes, ajuizamos que, só nós, possuímos a vista da aguiá e o estrangeiro a vista do mamal noturno. E' este um achaque enfermigo da nosa mentalidade que tantos males nos ha atraído como este de Leixões.

Nem se diga que o transporte de mercadorias do porto dos Cavallos para a cidade, cerceia um tanto os interesses do seu commercio, não; pois, pela razão acima exposta, o barateamento de fretes para este porto, sobre o porto comercial de Leixões, ou, sobre o da foz do Douro, cobre um excesso essa despeza de transporte. Demais, se o Porto choraminga esta despeza de transporte, quanto não deve lamuriar o alto norte, Mimho e Traz-os-Montes, a despeza de transporte desde o Porto?! Ou não será esta gente portugueza?

Convença-se o Porto que nunca deixará de ser a capital do norte; pois que, com o seu rio Douro e com o porto comercial dos Cavallos de Fão aliado a este por uma via ferrea e via maritima, fica em taes circunstancias beneficas que, nesta vastissima região, não ha terra que possa disputar-lhes tal privilegio.

Pensar e proceder de forma diversa é prognostico de miopia intelectual, ou sordido egoismo!

Caros colegas na imprensa e respeitavel publico, principiar não basta, é necessario agir até ao fim para bem de todos; principalmente, d'oravante, que a vossa visita, que muito nos penhorou e agradecemos, vos ofereceu ensejo de inspecionardes o projeto gravura, em exhibição do importante porto comercial dos Cavallos de Fão confeccionado pelo eruditissimo engenheiro Natura. Nessa gravura descortina-se bem os molhes, caes acostaveis, espaçosa bacia, desvio do rio Cayado, espaçosa doca com a prerogativa de espriar-se para norte e sul, e ainda para leste até á raiz do monte do Faro, infundavel pedreira para todas as obras.

Com a ereção deste porto abre-se uma das melhores fontes de receita para o Estado, quando Leixões constitue uma das maiores verbas de despeza.

Consequentemente o nosso governo, como os predecessores, dá um gravissimo erro financeiro, administrativo, economico e ainda estratégico militarmente falando, se não faz levantar, desde já, o porto comercial dos Cavallos de Fão.

Não se compadeça o governo de aleivosiacas cantilenas como esta—todo o norte do paiz aneia o porto comercial de Leixões. Quando é obvio que toda a imprensa e publico, de norte a sul, exhibe um formal desmentido, tecendo a apologia do porto comercial dos Cavallos.

Nem lhe faça especie as seis mil assignaturas, pois foram firmadas por muitas mãos e poucas luvas. Quem sabe muito bem solucionar este caso é o nosso illustre colega «Cinco de Outubro» de Vila Nova de Gaia.

Persuadamo-nos todos que este tesouro oculto nos Cavallos de Fão não se deve perder. E' imperioso utiliza-lo para um de tantos fins que ele presta, para não sermos todos notificados d'oidos.

O nosso governo devia nomear uma comissão de engenheiros para, estudar muito a serio Leixões e Cavallos de Fão e dizer da justiça de cada um.

Desta forma ausentava-se de responsabilidades, de compromissos e de crear atritos.

Conclusivamente para bem se estabelecer o confronto entre o porto comercial de Leixões e o porto comercial dos Cavallos de Fão interferimo-nos a apresentar os seguintes quesitos:

- 1.º—Será ou não provado que o porto dos Cavallos é mais economico e vantajoso ao Estado que o de Leixões?
- 2.º—Será ou não provado que as obras nos Cavallos apresentam mais solidos fundamentos que as de Leixões?
- 3.º—Será ou não provado que a bacia dos Cavallos oferece mais amplas comodidades e garantias aos navios que a de Leixões?
- 4.º—Será ou não provado que o porto dos Cavallos fica mais

bem situado, de que Leixões, para fomento, da riqueza do norte do paiz?

5.º—Será ou não provado que o porto dos Cavallos conquista mais facilmente a plena confiança do estrangeiro, que Leixões?

6.º—Será ou não provado que o porto dos Cavallos faz mais concorrência a Vigo que Leixões?

Aprovados estes quesitos é para nós cousa assente o porto commercial dos Cavallos de Fão como interpreta o direito e a justiça, que o nosso governo fará respeitar. Todavia, não esqueceremos de lembrar, que este porto deve iniciar-se por um simples porto d'abrigo, cuja construção não consumirá mais de quatro annos, pela superior quantia de 500 contos. Este porto assim construido produzirá a verba para se transformar, paulatinamente, em um grandioso porto comercial.

Vemos nisto grande prudencia e notavel economia que se não deve descurar.

Deixemo-nos de obras hidraulicas de afogadilho que, em regra, morrem afogadas.

Em conclusão final aconselhamos á imprensa e ao publico se dignem entrevistar o erudito João José Pereira Dias de quem possuímos um excelente tratado ácerca do caminho de ferro do vale do Cayado e do vale do Ave em que revela um profundo conhecimento do distrito de Braga e não menos de Espozende. Sua ex.ª conhece muito bem Leixões e Cavallos de Fão, por isso a sua opinião é autorizadissima. Podiamos, citar outros illustres colegas seus, mas já faleceram. Segundo informações a que procedemos, ha tempos, este illustre cavalheiro existe á frente de uma importante repartição em Lisboa ou Porto. Porém, se infelizmente já não existe, recomendamos o seu precioso livro que se intitula: «Memorias ácerca dos caminhos de ferro de segunda ordem no distrito de Braga, pelo capitão de engenharia, João José Pereira Dias».

Por aqui mesmo se pode ver a ingente utilidade, e urgente necessidade do porto comercial dos Cavallos de Fão.

Venha uma comissão de engenheiros aos Cavallos de Fão.

CHAVES COUPON.

### UM PORTO ABRIGO NOS CAVALLOS DE FÃO

Temos recebido varios folhetos ultimamente publicados sobre o aproveitamento das rochas chamadas Cavallos de Fão, em frente de Espozende, para a construção, de uma muralha que facilmente transformaria os escolhos mais perigoso da costa em um magnifico porto de abrigo.

São estas pedras as mes-

mas onde o anno passado se perdeu o vapor português *Vidago*, ha annos o vapor hespanhol *Julian*, onde esteve em perigo o *Berrio*, onde ha pouco encalhou o cruzador *Almirante Reis*, sem falar na perda de numerosos barcos de vela que de encontro aos Cavallos se têm despedaçado.

Pois esse terrivel perigo é facil de ser transformado n'um precioso abrigo natural mais amplo e seguro do que o Porto de Leixões, que lhe demora ao sul umas 32 milhas.

A ideia do aproveitamento do abrigo natural das rochas em questão para um porto semi-artificial, data do tempo dos Romanos que fundaram a importante cidade maritima de Fam, arrasada pela areia da costa então deserta da foz do Ave á do Cavado e hoje coberta de povoação e densos pinhaes.

Mais modernamente porém, em 1801, o quartel mestre general Custodio de Villas-Boas procedeu a estudos e trabalhos conscienciosos em que se inspiraram engenheiros modernos dos mais distinctos, que orçaram a despeza a fazer com obra tão util e importante—em apenas 500 a 1.000 contos de réis.

Desde Caminha ao Cabo Carboeiro, a costa de Portugal apenas tem como portos possíveis de refugio, Vianna do Castello, Porto e Figueira e dizemos possíveis porque qualquer d'elles não dá accesso facil com mau tempo, exactamente quando maior é o risco do naufragio. Pois os Cavallos de Fão prestam-se as mil maravilhas para a construcção d'um porto de refugio accessivel em todas as circunstancias de mar e vento e tanto assim é que os pescadores da região que bem conhecem as pedras, nos garantiram que, seja qual fôr a furia da tempestade, barco que consiga pôr-se a sotavento dos Cavallos cae num lago de aguas tranquillias.

Ainda ha pouco assistimos no Congresso Maritimo de Philadelphia a largas discussões sobre as estações de socorros a naufragos modernas, consideradas pouco praticas para salvar navios, preconizando-se que a unica maneira de salvar os maritimos e o commercio (no qual não pensamos as estações) é dar aos marinheiros a possibilidade de se salvarem a si proprios salvando o navio.

Para isso as costas maritimas devem possuir numerosos portos de refugio de facil construcção, sempre que se possa scientificamente aproveitar disposições naturaes, como succede no caso presente.

Na costa de Portugal como em todas as costas, ha numerosos portos quasi feitos, bastando ás vezes completar a obra da natureza para transformar em portos de refugio quasi gratuitos os estuarios d'alguns rios, o abrigo d'umas pedras, d'uma restinga de areia, etc.

O Baron Charles Kaullars, apresentou n'este sentido uma brilhante memoria «Projectos de portos de refugio, com

um sistema especial de molhes submersos ou quasi submersos, cheios de areia e pedra que fazem quebrar a baga suavemente sem serem dispendiosos.

Devido ás barras formadas nas embocaduras dos rios pelas areias do mar ou trazidas pela corrente do rio, fecham muitas vezes a entrada dos rios, bloqueando portos naturaes de agua profunda onde se poderia abrigar dezenas de navios, que são obrigados a conservarem-se ao largo, por vezes lutando com a furia da tempestade.

A mesma memoria se occupa da maneira de ligar os rios ao mar abrindo uma entrada por onde se poderão salvar os navios.

A nossa gravura representa o porto de refugio de Henlopen na America do Norte, construido sobre umas restingas de areia.

Estes portos devem ter duas entradas para serem possíveis de demandar por barcos de vela com todos os ventos.

Quer dizer, alem de todas as vantagens para o desenvolvimento comercial da região, o Porto de Espozende transformaria um sorvedouro de vidas e haveres n'um refugio facil e seguro para os desgraçados marinheiros que surpreendidos pelo temporal na costa do norte, não encontram um unico abrigo contra as iras do mar.

Temos presente uma separata do *Espozendense* de 15 de maio proximo passado, d'onde extrahimos o plano acima e os seguintes e interessantes trechos:

Desde alturas d'Apulia, até á foz do Cavado, a pouco mais d'uma milha da costa corre esta muralha de pedra, em grande entensão superior ao nivel do mar, nuns pontos ao lume d'agua, neutros submersa alguns metros (e ainda locais ha onde se encontra a grande profundidade) que formam já um meio porto de abrigo.

Basta olhar para esta pequena planta para se vêr que realmente não é necessario fazer um porto novo. Simplesmente concluir um que está principiado ha milhares de seculos pelo excelso engenheiro a Natureza.

O Porto ignorava talvez isto. E' forçoso que se convença de que as suas obras de Leixões principiarão por custar 4:500 contos e terminarão por ficar por 20:000, ao passo que estas aqui, para utilidade do Porto e de nós todos, custarão uma ridicularia que pode variar de 500 a 1:000 contos.

Mas o que o porto sem duvida não fica desde hoje ignorando, é o maximo interesse e economia que advirão da construcção d'um porto d'abrigo nos «Cavallos de Fão». Não fica desde hoje ignorando a superioridade que já agora aquella simples restinga de rochedos offerece sobre o avariado porto de Leixões. E como nós queremos fazer á cidade invicta a justiça de a considerarmos iminentemente patriótica e

desinteressada a ponto de collocar os sagrados interesses da patria a cima dos limitados interesses regionaes, nós a ella n'este momento nos dirigimos para que reconsidere no gasto de milhares de contos que perdulariammente vae ençetar na reconstrucção de Leixões. Não hesitem os portuenses, mesmo em nome dos seus interesses proprios, em pedir que se construa um porto de abrigo nos «Cavallos».

O Porto lucrará com isso; concentrará elle o emporio comercial do norte, a que o porto dos «Cavallos» ficará annexo, e cujo movimento ajudará a desenvolver. Não é tão grande a distancia que separa o Porto, d'este cantinho d'onde lhe falamos.

E augmentando assim essa laboriosa cidade a sua esphera de acção até Espozende, nós não vemos em que podessêm ser feridos os interesses vitales do Porto, com a construcção do porto dos «Cavallos».

Ninguem pode apresentar um argumento que faça ruir por terra o solido argumento d'essa muralha inabalavel de granito que se ergue em frente d'Espozende.

Por isso clamamos e clamaremos, com toda a convicção e calor, com todas as forças que a nossa patriótica voz nos insuflar, que em nome do bem da Nação, urge que se construa de preferencia a Leixões, um porto de abrigo nos «Cavallos de Fão». Urge em nome dos interesses da navegação nacional, urge em nome dos interesses da navegação mundial, que bastas vezes se tem arreçado de utilizar-se do porto de Leixões; urge em nome da prosperidade e desenvolvimento do paiz, pois o que se está vendo, é o desvio da escala dos vapores, para outros portos estrangeiros, á mingua de porto sufficiente ao norte de Portugal.

E uma coisa, que pelo menos desde já se pode fazer, e indubitavelmente com mais economia do que na Figueira da Foz, que d'esta vez tambem vae conseguir uma enormidade de contos de réis para fazer inutilmente face a um assoreamento que sempre ha de existir—é o desvio da foz do Cavado, na forma indicada na planta.

Não é grande a despeza. Meia centena de braços e uma boa draga faziam esse serviço em pouco tempo. A duna tem ali apenas 150 a 200 metros de largura. Para cortar 200:000 metros cubicos de areia não é caso de se pensar na eternidade. As areias retiradas serviriam para espraier e interceiar o rio pelo norte.

A foz do Cavado assim desviado desde já tornaria a barra franca. Poderiam entrar já embarcações de consideravel tonelagem, como entram em Vianna e na Figueira, pelo menos.

(Do n.º 6, serie X, da Liga Naval Portuguesa, (Boletim Maritimo), de Lisboa, pertencente ao mez de Junho, do corrente anno).

## CAVALLOS DE FÃO

Recebemos um novo folheto do infatigavel e illustre Chaves Coupon, que se dirige de uma formá penhorante á imprensa e ao publico.

N'este folheto recebido formulam-se seis quesitos, todos os quaes, devemos declara-lo, estão provadissimos. O porto nos Cavallos impõe-se por si mesmo.

E se nos permite devemos dizer ainda que se pode formular um 7.º quesito.

«Será ou não provado, que o Norte do Paiz, embora o Estado não quizesse subsidiar a obra, devia tomal-a á sua custa, certo de immediatos lucros?»

Logo que disponhamos de mais espaço, pormenorizadamente entraremos no assumpto, informando os nossos leitores da magnifica obra a realizar.

(Do n.º 294, anno 3.º, dos *Echos do Minho*, de Braga, de 9 de Novembro d 1913)

## Cavallos de Fão

Já por varias vezes a «*Mala da Europa*» se tem occupado do importante abrigo natural que offerecem os chamados Cavallos de Fão, onde, com despeza relativamente pequena, se poderia construir um magnifico porto que servisse toda a região norte do paiz.

Hoje chega-nos á mão uma *Carta aberta á imprensa e ao publico*, sobre este momentoso assumpto, escripta pelo snr. Chaves Coupon que de alma e coraçao tem defendido este importante melhoramento e que, mais uma vez agora, vem mostrar a capital importancia que tal porto teria quando realisadas as respectivas obras.

(Do n.º 921, da *Mala da Europa*, anno XX, de 9 novembro de 1913).

## OS CAVALLOS DE FÃO

Toda a gente em Portugal tem ouvido falar do porto de Leixões, como de uma obra de arte admiravel que o engenho do homem sacou, para seu proveito, das arellias do mar. Ignora porém a soma de esforços que para o construir se empregaram e só pasma de tal obra demandar, constantemente, novos esforços e novo engenho. E' que o porto de Leixões não foi uma dádiva da natureza. Pelo contrario, criou-o o homem em um dos sitios que menos se prestavam á sua realizacão. E a natureza parece vingar-se ainda hoje dessa tentativa do homem, obrigando-o a lutas desesperadas para conservar o que em um momento de audácia planeou fazer.

Nos meados do século passado era Leixões um logarejo apagado e inhospito de que os grandes barcos se afastavam como de um obstaculo agressivo, erriçado de penedias contra as quais irritadamente as ondas se arre-messavam sem descanço.

Os banhistas que de carroção frequentavam as praias de Leça e Mattosinhos, mais discretas do que a banheira elegante e incomoda da foz, uma ou outra vez, na vasante subiam ás penhas desse ilheu áspero para ensaiarem uma accidental colheita de marisco, se distrairem em um piquenico, tónico ou, mais raramente, se absorverem em alguma romântica contemplação. As viagens que para ali se faziam apenas produziram um poema heroico cómico de que não vale a pena falar já. E a bolsa do Estado não se perdia ainda nas rugas mus-

gosas das suas pedras humidas.

Mas sobre ondas e penhas meio século passou. Transformaram-se as industrias. Diferenciou-se o comércio portuense. Cresceu com desmesurado impulso a emigração da velha metrópole para o Brazil rejuvenescido. Reconheceu-se que a barra do Douro era acanhada e insegura para a passagem dos transatlanticos. E como o Porto não queria abdicar dos seus tradicionaes privilegios de cidade invicta e entre os penhascos e a terra firme imaginou um ancoradouro aproveitavel (embora bem perigoso em occasiões de grande mar), exigiu ali a segunda capital do pais um porto artificial de comércio e abrigo. Quebraram-se pedregulhos e picótos, cimentaram-se paredes, gastou-se por grosso dinheiro e trabalho; e o novo porto de Leixões começou a funcionar. Mas todos os annos algum lance das obras longamente trabalhadas pela mão do homem e pelas alavancas potentes das suas máquinas de aço e ferro são destruidas pelas arremetidas glaucas e espumantes do irritado oceano.

Ora, poucas leguas ao norte, quasi a dois passos do Cavalo, abre-se uma bacia natural de que agora, vagamente, e como a medo, se começa a falar. E' a dos Cavallos de Fão. Mede quasi dois quilómetros de comprimento e as rochas que a limitam sem grande dispendio se aproveitariam para as alfandegas, armazens, farol e caes acostaveis. A sua segurança é certa. Obras economicamente dirigidas e praticamente orientadas transformal-a-lam no melhor porto da costa do norte de Portugal, em todos os pontos de vista superior ao de Leixões. Seria um elemento favorabilissimo ao desenvolvimento comercial, industrial e mesmo agricola do Minho, do Douro, e da região transmontana. Sempre accessivel pelo sul ás embarcações da maior tonelagem, evitaria que em lances de temporal os navios que demandassem as costas portuguezas fôsem arribar a Vigo perdendo tempo, trabalho e dinheiro. E os lances que ainda prejudicam a entrada do norte facilmente seriam balisados.

Dizem os tecnicos que para fazer da bacia dos Cavallos de Fão um porto de abrigo bastaria ligar por um paredão (que apenas custaria uns 200 contos) as pedras dos Cavallos e da Queixada. Logo por esse facto a nossa industria da pesca aumentaria consideravelmente. Pois para torna-lo porto comercial aditar-se-ia ao paredão construido um quebra-mar solido e barato. Mesmo como está offerece mais segurança a quem bem conheça a costa do que o porto de Leixões, de accessõ difficil em horas de perigo. A sua situação geografica é tambem superior á daquelle porto artificial.

Alem disso não está sujeito a assorlamento porque, dentro e fora, tem pedra lisa a grande profundidade. Na entrada do norte defende-o das areias a pedra da Cernelha, pelo lado do sul e da sudoeste outras pedras e o baixo do Roncador. Reside pois nos Cavallos de Fão uma fonte de riqueza que por indolência ou timidez, não sabemos aproveitar. E isto que avançamos não é da nossa lavra, que somos leigos na materia, mas tem sido já claramente affirmado por pessoas competentes, engenheiros e officiais de marinha, cujas opiniões não offerecem duvidas a tal respeito.

E' claro que com a construcção de um porto de comércio e abrigo nos Cavallos de Fão perde singularmente a sua importancia o porto de Leixões. Por isso a gente de Invicta ha de contrariar tanto quanto possível a realisacão do indicado melhoramento. Exigirá a continuacão de obras dispendiosas, só para seu proveito e vanglória, em detrimento não só dos interesses deste rincão do norte, que é o mais popu-

loso, fértil e laborioso do país, mas da própria verdade. Todavia compete-nos, a nós opôr aos interesses de uma cidade orgulhosa e de um commercio exclusivo a necessidade dos progressos de muitas industrias regionaes.

Todos teem direitos á vida. São sagrados esses direitos que aos governos cumpre reconhecer e respeitar. Convem, por outro lado, avisadamente, medir as despesas que se fazem. O porto de Leixões tem sido e continuará a ser um sorvedouro de dinheiro. Ficará sempre incompleto, carecerá sempre de reparações. Está cercado de perigos para as embarcações. O abandono da costa norte favorece os naufrágios. Ora o porto dos Cavalos de Fão remediaria esses e outros males. Não exige grandes despesas mas, mesmo que as exigisse, uma vez que convenientemente transformado, ficaria obra duravel. O governo tem portanto o dever de estudar escrupulosamente o assunto, procedendo ás obras necessarias, que seriam para nós de vantagem manifesta e de manifesta justiça.

J. da R.

(Do n.º 285, anno 2.º, da Folha de Viana, de Viana do Castello, de 25 de Setembro de 1913).

### Cavallos de Fão

O sr. Chaves Coupon voltou a pugnar pelo porto de mar em Espozende, nos «Cavallos de Fão», fazendo-o com grande conhecimento tecnico e com razões que muito são para considerar e respeitar por aquelles que se interessam pela riqueza do paiz e mui principalmente pelo governo a quem cabe o dever de olhar com todo o zelo e cuidado por tudo quanto possa interessar, como no caso presente, os povos do Norte que justamente vêm no aproveitamento dos «Cavallos de Fão» para porto de mar, uma riqueza a explorar sem gravame ou prejuizo para outras terras.

O nosso collega «O Espozendense» que tanto tem pugnado e tomado a peito os estudos do sr. Chaves Coupon, editou em folheto as suas considerações que muito apreciamos.

Esta grande obra que grandemente pode e deve interessar este concelho, merece uma rasgada collaboração de todos os homens de valor e que todo o auxilio se lhe preste. Nós, na nossa modestia embora, aqui da mos todo o nosso applauso á realisação d'esta grande obra que ambicionamos ver realisada.

Assim a nossa voz podesse ser ouvida por aquelles que podem e devem comprehender o seu alcance economico e a sua grande utilidade.

(Do n.º 1784, anno 35, da Folha da Manhã, de Barcellos, de 8 de novembro de 1913).

### Sobre o mar—Um passeio até aos „Cavalos de Fão“

Passados alguns momentos de descanso, após a refeição, no salva-vidas *Hypacio de Brion*, e n'outros barcos artisticamente engalanados, seguia-se para os Cavalos de Fão, cordilheira enorme de rochedos, que, a maré, já então, começava, aos poucos, a escender.

Mas, assim mesmo, divisa-

vam-se, perfeitamente, a olho nu, aquelas manchas negras, que afloravam á superficie das águas. Era este o fim que levou os jornalistas de Braga a Espozende: O poderem apreciar, verificando com os seus proprios olhos, o porto natural que ali se pode fazer, com vantagens admiraveis sobre o de Leixões—sorvedouro de tanto dinheiro aos cofres publicos. A natureza, predispoz Espozende ser um belo porto d'abrigo.

E como os filhos d'esta vila têm feito sentir aos altos poderes, não querem sobrecarregar o Estado. Pedem simplesmente—o que é pouco—do governo que lhe seja dada a concessão, o direito de organizar uma empresa exploradora. Mas, o que se opõe, como é natural, é Leixões, que ha-de ser sempre o eterno inimigo a tornar irrealisavel o justo desejo de Espozende tornar viavel a sua aspiração maxima—a de um dia ser numerosa a frota de vapores, de grande calado, a baloiçarem-se nas suas aguas. O egoismo da parte dos grandes é enorme.

Depois, não é só um melhoramento local, pois que interessa a todo o Minho.

O ouro—sempre bendito—iria dar de comer a muita boca esfaimada e trabalho a muito braço valido, que, á falta de recursos, diariamente, se vê obrigado a demandar novas terras.

(Do n.º 49, anno 3.º do O Radical, de Barcellos, de 21 de outubro de 1913).

### CAVALLOS DE FÃO

Seguiu-se depois o almoço, no Hotel Central. Findo este os jornalistas tomaram alguns barcos que se achavam engalanados, atravessando o rio para conhecerem os «Cavallos de Fão», indo ao local um barco salva-vidas. A impressão aqui colhida foi de que, realmente, o antigo porto dos romanos pode e deve ser aproveitado para um grande porto de abrigo—um enorme porto em que podem estacionar muitas dezenas de navios de grande lote, melhoramento que os espozendenses reclamam e que, porque interessa a toda esta região, bem merece que todos se interessem por elle.

(Do n.º 1782, anno 35, da Folha da Manhã, de Barcellos, de 25 de outubro de 1913).

### UM ALVITRE

### MELHORAMENTOS REGIONAES

#### A PROPOSITO DOS CAVALOS DE FÃO

Agora que tanto se fala nos Cavalos de Fão, em transformar esses pedregulhos em molhes não será descabido apresentar o projecto, em que ha longo tempo vimos pensando dum caminho de ferro de Braga a Chaves e Bragança com prolongamento mais tarde pela Espanha dentro e que muito bem poderia principiar em Fão ao lado do projectado porto.

Tem-se falado muito em caminhos de ferro, mas tudo tem fugido com o tempo.

Ha anos que se fala no caminho de ferro do Alto Minho, de Guimarães a Braga e de Braga a Monsão com um ramal da Barca a Viana, mas nada se tem conseguido se bem que se tenha arran-

cado ao parlamento a sua sanção graças ao desvelo dalguns parlamentares e sobretudo do senhor Padre Fontinha, ilustre deputado e distincto professor do Liceu de Viana.

Este caminho de ferro dorme no Ministério do Fomento e nem mesmo ha pouco quando das verbas para caminhos de ferro nele se falou, nem ainda agora em vésperas de eleições se agita este antigo elixir que proporcionou em tempos umas viagens cheias de festanças ao Paço Vieira.

Jaz no Ministerio do Fomento não sabemos porquê.

Noutros caminhos de ferro se tem pensado e ainda ha pouco um ilustre braguês lembrava num jornal de Lisboa para encurtar o percurso do Sud-Express, de Lisboa a Paris em oito ou nove horas uma linha... pelo Gerez!

Imagine-se o disparate desse senhor com um curso superior e entendido em certos ramos de sciencia mas pouco sabido em corografia peninsular, lembrando-se que a linha espanhola a seguir seria a de Venta de Buños por Palencia, Leão e Astorga e Orense e Vigo, zig-zagueando pelos montes de Leão.

Basta olhar para um mapa para se não dizer uma asneira tão crassa.

Não é agora ocasião nem nos propomos discutir esta asneira que um mapa destroe por completo.

Ligar Cabeceiras e Celorico a Fafe e a Amarante também tem sido lembrado e senão estamos em erro ja temos um projecto de trazer essa via de Cabeceiras a Braga atravez do sul de Vieira e do concelho da Povoa.

Sabe-se que o caminho de ferro de Amarante está projectado subir o Tamega e ir a Chaves e ha até divergências quanto ao seu traçado, se atravessar a margem esquerda, se seguir a direita.

Se bem nos recordamos também foi lembrado por um jornal de Viana o projecto de internar em Espanha o futuro ramal de Viana á Barca, conseguindo-se assim que os productos de todo o vale do Lima e do sul da provincia de Orense viessem á costa portuguesa, o que sem dúvidas traria vantagens a Viana.

Poder-se-hia assim ligar Viana a Chaves atravessando Espanha.

E em tempos também foi apresentado o alvitre de fazer continuar o caminho da Povoa de Varzim pela Apúlia, Fão, Espozende e Sam Bartolomeu do Mar a Viana com um pequeno ramal de Espozende a Barcellos.

Parece-nos que são estes todos os caminhos de ferro projectados ou alvitrados aqui nesta provincia a que diversos escriptores chamam a Suissa portuguesa.

Ora muito mais vantajoso e de maior interesse para Braga que todos estes caminhos de ferro, alguns de vantagens reais como o do Alto Minho que atravessará uma região muito vicejante, é o que alvitramos da capital do Minho pelo norte de Traz os-Montes fóra.

Com effeito ligar Braga a Chaves e Bragança é de muito maior interesse tanto para nós como para o projectado porto de Fão que todos os outros.

Atravessaria regiões muito produtivas e de grandes belezas naturais, traria todas as mercadorias de Chaves e Bragança por Braga e leva-las-hia a Fão ou ao Porto porque assim o percurso era encurtado, faria prosperar imensamente a agricultura e crearia industrias novas nas regiões que atravessasse, resolveria completamente o serviço de transportes das minas da Borralha, beneficiando-as porque não perderiam tanto mineral nos transportes sempre difíceis do carro de bois ou do camion atravez de estradas mas, e os meios de condução para as termas de Gerez, seria um incentivo á lavra de inumeras minas de todas es-

ses concelhos para ahí fóra a Chaves e Bragança, poderia tornar em magnifica estação de verão e de inverno o Gerez, transformando o numa melhor estancia de águas e fazendo-o purificador dos pulmões, favoreceria o alpinismo, um sport já começado entre nós devido aos esforços de meia duzia de sportmen e da incansavel Sociedade de Propaganda de Portugal, desenvolveria outros sports como a caça, serviria altamente o turismo, e evitaria o despovoamento constante das regiões de Traz-os-Montes e poria um freio á emigração demasiada do Minho dando trabalho a milhares e milhares de criaturas com a sua construção e com o desenvolvimento da agricultura, industria e commercio da corda de Braga a Bragança.

Este artigo já vai longo e não desejando massar demais o leitor por-aqui ficamos prometendo no proximo numero alargar o assunto e dar resposta aos pessimistas que porventura nos chamem fantasistas.

(Da Rotavante, de Braga, n.º 42, anno 2.º, de 1 de novembro de 1913).

### DR. MANUEL MONTEIRO

No passado domingo visitou esta villa o sr. dr. Manuel Monteiro, meretissimo vogal do Supremo Tribunal Administrativo, recentemente eleito deputado pelo circulo de Barcelos, de que este concelho faz parte. S. Ex.<sup>a</sup> foi recebido festivamente; durante o dia e noite fez-se ouvir uma banda de musica, foi lançado ao ar grande profusão de fogo, e á noite houve illuminação no largo dr. Fonseca Lima. O illustre deputado que durante o tempo que ahí permaneceu foi hospede do sr. administrador do concelho, dr. João Caetano da Fonseca Lima, retirou ás 23 horas d'esse mesmo dia para Braga.

A proposito da vida de S. Ex.<sup>a</sup>, recordamos do diario «O Seculo» de 25 de julho do corrente anno, as seguintes palavras por elle proferidas, ao acabar de exercer o seu cargo de Governador Civil d'este districto:

«Precisamente agora está a debater-se a vantagem da realisação de um porto de mar em Fão, que seria efectivado com uma insignificante despeza, comparada com a que demanda o porto de Leixões. Aproveitar-se-hiam para a construção do porto os rochedos chamados Cavalos de Fão, que estão junto da costa e formam um porto de abrigo maravilhoso.

«Se assim se vier a fazer, o porto de mar, será ainda uma condição a mais de rivalidade para a linha ferrea que é preciso fazer-se de Braga até o mar, em comunicação a mais rapida e mais directa. O porto de mar em Fão traria a essa linha um maior movimento, assegurando logo desde o começo boa fonte de receita á empresa ferroviaria, ou ao Estado, se a cargo d'este estivessem a administração e exploração d'esse serviço.

«Esta linha ferrea, independente da questão do porto de mar, é de uma extrema necessidade e deveria realisar-se a sua construção o mais depressa possível. Não só seria de uma extraordinaria utilidade para Braga, como sarviria toda a importante região que iria atravessar, em que se contam algumas localidades que n'ela teriam uma condição de progresso.

«Poderia mesmo aproveitar-se a energia electrica das quedas d'agua de Lindoso, cujas obras, já bastante adeantadas, mas interrompidas, vão agora recommençar. Esta energia electrica poderá vir ainda a servir para a viação electrica em Braga, para a sua illuminação, para a viação electrica entre Braga e Guimarães e ainda para a illuminação de algumas povoações da região».

### O NOSSO DEPUTADO

No domingo ultimo tivemos o immenso prazer de gozarmos em nosso seio, até altas horas da noute, a simpatica figura do nosso illustre deputado, o ex.<sup>mo</sup> sr. dr. Manoel Monteiro.

Por diversas vezes deliciosos o seu verbo eloquente, transmissor de sua lidima dedicação pela Republica e pela nossa terra. O calor de suas palavras aquecia a nossa alma n'uma esperança firme, como saída d'ella mesmo; bem ao inverso dos antigos deputados.

Aceitae, caros Espozendenses, os nossos parabens pela escolha acertadissima do nosso illustre deputado. Esta escolha foi a aquisição d'um tesouro inexaurível! Nelle existe uma riqueza immensa—a riqueza do trabalho, a riqueza da dedicação, a riqueza do amor pelos pequenos, a riqueza da eloquencia, da intelligencia e do saber!... Este tesouro pode dispensar-nos muita riqueza se o soubermos conservar, estimar e venerar...

Mas, ao contemplarmos este tesouro, n'uma efusão de entusiasmo, uma sombra negra nos atravessa a mente, gravando-nos uns traços negros também:— que, pela nossa incuria, pelo nosso desleixo, pelo nosso marasmo, s. ex.<sup>a</sup> nos fuja para outras paragens, deixando-nos a sós, qual outro orfan ou viuva; sem o possante braço protector, como justo castigo da nossa ingratição!...

Mas não será assim, caros Espozendenses, se todos nós olharmos para o nosso passado, e pensarmos em o nosso futuro. Então!... a nossa alma se revestirá d'um novo vigor e energia para lutarmos denodadamente, pela nossa vida e pelo nosso progresso, ao lado do nosso valente e intemerato general. Elle, possui o denodo e coragem para nós fazer apresentar o nosso direito e justiça, por todos reconhecida e proclamada, ha tantos e tantos annos postergada!...

Avante, Espozendenses! sempre, sempre ao lado do nosso Monteirinho (desculpe-nos o pleonasma o illustre deputado).

Desculpe-nos ainda, a reconhecida modestia de s. ex.<sup>a</sup>, esta nossa sincera franqueza, intimamente arreigada—se todos os deputados, senadores e ministros (sem offensa) fossem um Manoel Monteiro, a Republica Portuguesa, para muito breve, daria lições a todas as Republicas, como outrora, Portugal deu lições a todas as Nações.

Chaves Coupon



# TYPOGRAPHIA E LIVRARIA ESPOZENDENSE

DE

## JOSE DA SILVA VIEIRA

RUA VEIGA BEIRÃO, 7, A. 9

### ESPOZENSE

## O maior deposito de impressos da Província do Minho

A nossa officina montada com todos os mecanismos e typos o que ha de mais moderno na arte de imprimir a que atualmente fornece de impressos a maioria das repartições publicas, do norte do pais, por preços inferiores a todas as suas mais congêneres, rivalizando na perfeição e qualidades dos papeis que emprega.

N'esta casa encontra-se mais á venda e por preços excessivamente modicos os seguintes objectos:

### Secção de Typographia

N'esta officina executa-se com a maior perfeição e rapidez, segundo os processos mais modernos da arte. Imprimem-se jornaes, livros, programmas para festividades cartazes com typos grandes e em grande formato, participações de casamento, circulares, memoranduns, facturas para o commercio e particulares em todos os tamanhos e diferentes gostos, envelopes de côr ou brancos timbrados á vontade do freguez, notas de officios, etiquetas para pharmacia, bilhetes de rifa e todos os impressos necessarios ao commercio, industria, repartições publicas, escritôes de direito juntas de parochia, contrarias e particulares.

**Especialidade** em bilhetes de visita para o que possui um catalogo illustrado com uma vasta e linda colleção de typos em todos os tamanhos nacionaes e estrangeiros. Ha tambem uma grande variedade de cartões brancos em todos os tamanhos e qualidades e um variado sortido em phantazia, pergaminho, linho e muitas outras qualidades onde o freguez pode escolher a sua vontade.

Os preços dos bilhetes com a impressão são relativos ás qualidades do cartão variando entre 300 até 800 reis cada cento.

**Livraria.**—Livros escolares de todos os auctores, escriptas (Cruz e Simões Lopes), papel em todas as qualidades, louzas em todos os tamanhos e preços, tinteiros com tinta preta desde 30 reis para cima, canetas desde 5 reis aparos, lapis desde 10 reis, tinta a retalho e todos mais objectos adquados nas escolas primarias.

**Material escolar,** fornece-se com execução perfeita, taes como carteiras, secretarias, cadeiras, estoijos, louzas grandes, mappas parietaes, esferas, estantes, e mais objectos pertencentes ás escolas, fornecem-se por preços muito inferiores a qualquer outra casa congênera.

Dão-se todos os esclarecimentos e preços.

**Canetas de tinta,** ultima novidade, a 200 240 e 300 reis, a melhor invenção,

**Papel bordado** para cartas amorosas, (grande sortido), envelopes bordados para os mesmos, d'esde 20 a 80 reis.

**Chromos,** ramos, santos, estampas, figuras de passar, cartões de dobrar, chromos de phantazia de abrir, ultima novidade, para diferentes preços.

**TINTA DE MARCAR** roupa, Colla-tudo, lam parinas de pau a 20 reis a caixa, e de porcelana a 40 rs., giz para alfayates, bilhar e escolas, gomarabica, prende papeis, ataches, sabonetes, borrachas para safar tinta e lapis, obréas, lapis pretos de 10 reis para cima, azul, azul e vermelho, lapis de tinta, lapizeiras com lapis e pena desde 30 reis para cima, canetas desde 5 reis a 120 reis.

**ETIQUETAS** em caixas a 60, 80, 90 e 100 eis cada ma.

**POSTAES** em côres, bro-meto escuro imitação verdadeira da photographia, o que ha de mais fino e mais moderno, que em toda a parte se vendem a 40 e 50 seis cada um são no nosso estabelecimento a

10, 20 E 30 rs.

cada um.

**Collecções lindissimas em todos os gostos e para todos os preços, havendo n'este ramo um colossal sortido.**

Todos os postaes de 30 reis para cima tem direito a um envelope de seda.

### POSTAES

com vistas de Espozende, Fão, Apulia, e outras freguezias d'este concelho.

Cada 5 postaes 40 reis. E' um reclame.

**TINTA** preta, azul preta, carmim e mais côres para escrever. Tinteiros de vidro com tinta, redondos e quadrados para o preço de 30, 40 e 50 reis, havendo frascos grandes desde um 1/4 de litro até 1 litro, a diferentes preços.

**PAPEL** de sêda para flôres em todas as côres, de 1.ª e 2.ª qualidade; papel affixe para illumination, lindas cores; dito para folhagem em verde, prateado e muitas outras cores com brilho.

**PAPEL** almaço e fino em todos os formatos e para todos os preços; papel fino para cartas em todas as qualidades.

**PAPEL PARA CARTA A 10 REIS**

**PAPEL** de musica proprio para bandas marciaes e par-

ticulares, diversos modelos.

**PAPEL** de chupar tinta, em vermelho, côr de rosa, branco, verde escuro, e outras muitas côres e qualidades.

**LIVROS EM BRANCO** para o commercio, industriaes e particulares, havendo em todos formatos e papeis diversos e preços muitos razoaveis.

### SEM RIVAL

A  
140,  
160,  
2 8 C

REIS

Cada caixa de bom papel com 50 folhas e 50 envelopes.

**BLOCOS** para calendarios.

**AGENDAS** de algibeira para 1913 muito portateis e uteis.

**ALMANACHS** Bertrand, Seculo, e todos os outros publicados para o futuro anno de 1913.

### VISITEM O NOSSO ESTABELECEMENTO

Ha um grande e variado sortido de livros nacionaes e estrangeiros á venda na nossa livraria, avultando grande numero de romances de diversos auctores, obras scientificas, religiosas, politicas etc., que se vendem por preços excessivamente baratos. Ha tambem muitas obras, edições da nossa livraria, tanto litterarias como sobre o Folk-lore portuguez, as quaes constam de catalogo especial e remettemos a quem nos enviar a sua importancia.