



Director, administrador e propriet. — José da Silva Vieira

Editor — Julio de J. Gilesteira Lima

Composição e impressão — Typ. Espozendense — Espozende

ASSIGNATURA Anno, sem estampilha 6\$000 rs. — Numero avulso 200 rs. — Com estampilha e para fóra 8\$000 rs. — Brasil, (Moeda forte), 20\$000 rs. Pagamento adiantado. Redacção e administração — Rua Veiga Beirão, 7 a 9. — Espozende.

ANNUNCIOS Judiciaes: linha ou esp. de linha 80 c. Repetição, 70 c. — Comun. ou reclamações, linha 25 c. Imposto do selo, cada publicação, 15 c. — Anuncios particulares: linha 50 c. Reclames a obras literarias med. um exemp. Não se restituem originaes.

A PROPOSITO DE UMA LINHA FERREA

FALANDO

dum magnifico porto de abrigo,
despresado e quasi esquecido

Os «Cavalos de Fão», a que me tenho referido em meus anteriores artigos, são, na sua expressão mais simples, uma serie ou conjunto de recifes submarinos, dispostos junto da costa de uma tal maneira, que constituem um magnifico fundeadouro e porto de abrigo natural. Historiemos um pouco... A esplendida situação destas rochas, o local onde elas surgem, opondo resistencia ao impeto do mar, junto da foz do rio Cávado, em frente de Espozende, tudo contribue para as tornar verdadeiramente notaveis. Os proprios romanos, com o sentido pratico que tinham das coisas, foram os que primeiro tiveram a ideia de as aproveitar para um fundeadouro semi-artificial, utilizando-se dele quando as suas esquadras poderosas vinham buscar oiro ou negociar e bem assim trazer os exercitos aguerridos que, desembarcando na sua cidade de «Aguas Celenas», hoje soterrada, ia, por uma das cinco vias militares existentes à conquista de Braga. Em 1762 tambem o «roteiro de Pimentel» se referia e mencionava a existencia, n'aquelle sitio, dos «Cavalos de Fão», surgidouro para «casos de necessidade», como afirma. Posteriormente, o distinto engenheiro hydrographico Baldaque da Silva não tem duvida em afirmar o seguinte: «A situação dos «Cavalos de Fão» e a profundidade que ha entre elles e a costa prestam-se excelentemente à construção neste ponto de um refugio ou abrigo para valer ás embarcações de pesca e até a navios quando houvesse tempestade na costa norte do continente.»

No «Boletim Maritimo da Liga Naval Portuguesa», de junho de 1913, encontram-se os seguintes periodos, que eu julgo muito importante recortar, para que toda a gente avalie do excepcional valor deste assunto.

«Desde Caminha ao cabo Carvoeiro, a costa de Portugal apenas tem como portos possiveis do refugio Viana do Castelo, Porto e Figueira, e dizemos possiveis porque qualquer deles não dá acesso facil com mau tempo, exactamente quando maior é o risco do naufragio. Pois os «Cavalos de Fão» prestam-se ás mil maravilhas para a construção de um porto de refugio acessivel em todas as circunstancias de mar e vento...»

Mais adiante—observa ainda o mesmo conceituado «Boletim»:

«Ainda ha pouco assistimos no Congresso Maritimo de Filadelfia 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 comercio (no qual não pensam 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 do refugio de facil construção, sempre que se possa scientificamente aproveitar disposições naturais, como succede no caso presente.»

Como se está vendo, tenho-me limitado quasi exclusivamente a citar opiniões antigas e autorizadissimas, feitas ácerca deste importante problema, para que se veja bem o inadmissivel de opinião «insuspeita» de «Nemo» que classifica a realização deste porto, de coisa parecida com vicionarismo», falando, não se sabe bem a proposito de quê, em Leixões, é provavel que para provocar a guerra deste contra qualquer tentativa do género a que me tenho referido, sabido como é a opposição movida injustamente contra ele. Mas ha mais, ainda não é tudo.

Em 1908, uma esquadilha de trez torpedeiros vai aos «Cavalos de Fão», em missão de estudo. E passados anos, em 1913, o então capitão de mar e guerra snr. Almeida Lima afirma no «Seculo», que em toda a costa norte de Portugal não conhece nada melhor do que os «Cavalos de Fão» para fazer um magnifico porto de abrigo e de comercio, dada a sua excelente situação geografica.

Mais adiante, é ainda o mesmo illustre official que declara peremptoriamente — «Se eu um dia, comandando um navio, corresse perigo proximo de Leixões, não procuraria este porto, mas sim os «Cavalos de

Fão», mesmo na situação em que presentemente se encontram».

E' portanto sempre com má fé excepcional que, perante tais afirmações, ainda alguém se atreve a desdenhar das qualidades deste porto. Evidentemente que, feito que fosse o caminho de ferro projectado de «via reduzida», ligando Espozende a Braga, o porto daquela vila tomaria um desenvolvimento maior, donde o tornar-se exigivel, pela propria torça imperiosa das circunstancias, o desvio da barra do Cávado, para junto dos «Cavalos» e pouco mais. Porque, é conveniente que se saiba, o Minho, o districto de Braga, pede pouco, muito pouco...

Mesmo assim, só é para lamentar, que isso tenha negado, quando se vê, que dessas realizações depende o desenvolvimento da Provincia commercial, industrial e até agricola. O Estado só tem a lucrar, pois unicamente lhe são pedidas autorisações legais, e imediatamente veria aumentadas as suas receitas, com o aparecimento de novas fontes de riqueza privada, que são tambem, no fundo, origens de riqueza publica.

Por Espozende, passaria a fazer-se com facilidade e com menos dispendio todo o trafico, duma maneira rapida e util, sem as complicações a que obedece actualmente, Braga, teria outro desenvolvimento com o seu porto natural em Espozende, ligado por uma linha ferrea, e aproveitaria tambem com este melhoramento de «utilidade publica» toda a parte interior do Minho, com estradas pessimas e sem outros meios de comonicação, bem como Traz-os-Montes, tão afastado dos grandes centros.

O que não se pode comprehender, nem admitir, é que se procure estrangular, sem motivo e sem razão justificavel, o progresso duma região laboriosa, principalmente agora que se torna, cada vez, mais urgente, facilitar a vida economica, com uma descentralisação inteligente, que não é contra ninguem, porque vem favorecer todos. Os prejuizos alegados que viriam «terceiro» a sofrer, mesmo quando entre estes e até incluindo o Estado, não merecem atenção, porque são mais apparentes do que reaes, nem se comprehenderia semelhante monstruosidade, que para evitar qualquer «imediate» e ridicula perca, que logo se torna em fonte de receita maravilhosa, se obste a uma realização ha muito exigida pelos altos supremos interesses da mais linda, da mais amora e constante Provincia da Terra Portuguesa — O Minho! Parece-me, por isso, do maximo interesse pedir que seja feita justiça, satisfazendo, no justo pedido, a pretensão da «linha de Caminho de ferro», que não custará um centavo sequer ao Estado!

Não queira ser o snr. ministro do Comercio e das Comunicações o principal responsavel neste caso...

(Da «CAPITAL».)

IROMA.

A'cerca duma linha ferrea projectada

Onde se começa, serenamente,
a esclarecer e a pormenorizar
este caso, importante para o desenvolvimento economico e social do districto de Braga e, duma maneira genérica, de todo o Minho.

Quando ha dias iniciei em *A Capital* esta serie de artigos, escrita á volta do momentoso assunto da concessão do caminho de ferro, via reduzida, que, ligando Famalicão a Espozende, deriva, por Barcellos, para Braga e Guimarães — nunca podia supôr o exito extraordinario que eles iriam alcançar. De toda a provincia do Minho me enviavam diariamente aplausos e incitamentos, tão amaveis e tão calorosos, que me têm penhorado profundamente, dando-me a certeza inalteravel de que nunca é em vão que qualquer pessoa toma a defesa sagrada dos interesses da região abandonada e esquecida, favorecendo, facilitando, abrindo com a sua pa-

lavra de Verdade e de Justiça o caminho do progresso triunfante. E' sempre com prazer e carinho que eu procuro defender os desprotegidos, que luctam pela vida, que trabalham e, portanto, que têm direito, mais do que quaisquer outros, á consideração de todos. Só o trabalho engrandece as nações, tornando-as fortes e poderosas e, por isso, compete a cada um de nós incitar pela palavra e pelo exemplo, esse esforço magnifico. O Minho, sendo embora uma provincia rica de encantos, é, em especial, uma provincia laboriosa, que guarda ainda as tradições do seu passado. E' preciso nunca esquecer isso, para que seja possível merecê-la. E' necessario proteger, favorecer as iniciativas rasgadas, amplas, abertas, que activam a vida economica e até despertam novas energias, amarfanhadas e desiludidas pelo abandono e pelo esquecimento a que se têm achado votadas. O projectado caminho de ferro vem, neste momento de realizações praticas, dar realidade a uma exigencia inadiavel desde ha muito e que, infelizmente, tem sido protelada. Não é justo—não é humano. Um importante capitalista, o sr. Francisco de Souza Magalhães, empreendedor e activo, tem luctado, com o apoio moral dos concelhos beneficiados, pelo exito desta pretensão. E ha de triunfar, estou certo disso. Acabo de ser informado que, numa reunião do ultimo Congresso do Partido Republicano Português, efectivado ha dias na cidade Invicta, foi resolvido ser apresentado immediatamente á discussão parlamentar o projecto de lei referente á concessão do caminho de ferro do *Vale do Cavado*. Ainda bem. Oxalá não se levantem pechas que não tem razão de ser quando no Congresso da Republica se tratar de discutir este caso de alto interesse para o fomento da rica e linda provincia minhota. E' de esperar que todos, guiados pela boa fé do seu patriotismo, favoreçam e facilitem a possibilidade de melhorar as condições em que se encontra o distrito de Braga, consciões de que praticam um acto meritorio de profundo alcance economico, que é tambem uma justa, merecida, embora pequena recompensa, para o esforço honesto e laborioso dessa encantadora região. Com toda a rapidez o projecto deve ser votado e não só os srs. deputados e senadores o devem favorecer, como até o sr. ministro do Comercio e das Comunicações. Trata-se de uma linha ferrea que como nos meus artigos anteriores demonstrei á evidencia, só vem beneficiar esta provincia com incalculaveis vantagens e felicidades, que seria mesmo quasi impossivel provar no limitado espaço de um grande diario. E esse facto deve ser o bastante para orientar a aprovação do projecto, como é apresentado, sem delongas e sem oposições que, por não terem razão de ser, seriam inoportunas. De resto todos os argumentos opostos se desfazem como fumo, sendo de esperar que nenhum espirito esclarecido se deixe seduzir pela sua apparencia falsa como joias *béras*...

Vejam os... O troço Barcelos-Braga, precisamente um dos mais importantes, não pode vir a causar prejuizos ao ramal de Nine, como erroneamente se tem vindo afirmar, pois a sua acção é diversa, e o pouco que poderia, por hipotese, advir é mais do que compensado—1) pelo desenvolvimento espantoso de vida economica local e consequente movimento; 2) pelo trafico das linhas Povoia-Espozende-Barcelos, que iria incidir, com grande intensidade e notavel incremento, nas proprias linhas do Estado. Quanto a uma outra opposição invocada, a proposito do ultimo troço, Braga-Guimarães, tambem a julgo destituida de valor juridico, exactamente como o antecedente argumento era de nenhuma importancia material. Com effeito, a linha Braga-Guimarães foi concedida, ha mais de 15 anos, á firma Cunha & Formigal, mas, porque nunca ela se aproveitou dessa concessão, deve ser julgada caduca—de direito, embora tenha sido, segundo me consta, feita uma representação pela firma concessionaria e pela Companhia do Caminho de Ferro da Povoia, invocando direitos, que já não existem! Convem não se prestar nunca attenção a estes lamentaveis processos de obstruccionismo, tão usados e que apparecem sempre a opôr-se a qualquer iniciativa arrojada, util e grandiosa.

E' forçoso, para prestigio do Estado, que o sr. ministro do Comercio e das Comunicações, bem como todos os parlamentares, pondo de parte, por prejudiciais, essas difficuldades levantadas injustamente, tenham a coragem moral de aprovar o projecto de lei a que me tenho vindo referido, e que representa uma magnifica prova da vitalidade portuguesa. Só assim se trabalha para a grandeza da Patria. E, com respeito ao ultimo troço Braga Guimarães, ainda me occorre recordar que ele foi lembrado ao novo concessionario desta empresa pelo proprio relator do projecto sr. dr. Torres Garcia, illustre deputado por Coimbra, isto para substituir e compensar o troço Espozende-Viana do Castelo, eliminado pela respectiva comissão parlamentar, do traçado primitivo, por motivos que não vem agora citar. Creio bem que, se este alvitre foi apresentado, é porque todos consideraram inexistente, pela sua caducidade, a concessão Cunha-Formigal, unica doutrina, de resto, aceitavel. Estou certo que o projecto vai ser aprovado, mas, entretanto, ainda voltarei a falar, do alto das colunas deste jornal, em nome dos supremos interesses da linda e abençoada Terra Minhota.

(Da «CAPITAL».)

MARIO GONÇALVES VIANA

Aos nossos assinantes do Brazil

Prevenimos os nossos assinantes de S. Paulo, (Brazil), para nos remeterem a importancia da sua assinatura em divida por qualquer meio legal, para assim podermos continuar a enviar-lhes o nosso jornal. Prevenimos mesmo que a assinatura é adiantada conforme o estatuido no frontispicio do jornal.

Aos do Rio de Janeiro tambem lhe pedimos a fineza de satisfazerem logo que lhes sejam apresentados os competentes recibos, favor que desde já agradecemos.

NOVIDADE LITERARIA

Violetas Dispersas

(VERSOS)

Maria da Silva Vieira

Um elegante volume contendo muitas produções poeticas em magnifico papel acetinado, com o retrato da extincta.

PREÇO..... 1.250 RS.

O producto da venda da edição é destinado ao levantamento na sua sepultura de uma lapide comemorativa.

A' venda em todas as livrarias do paiz e em Espozende na Typografia Espozendense, de José da Silva Vieira.

ELEMENTOS PARA A HISTORIA DO MUNICIPIO D'ESPOZENDE

Carta para Bento Antas da Cruz acerca do BRAZÃO D'ESPOZENDE

Barcelinhos. Domingo 18 de de novembro de 1923.

Men caro Bento.

O estornago fez hoje uma pausa e deixou-me estar um bocadinho á meza entretido com genealogias e desenhos. Arranjei um modelo das armas d'Espozende que lhe mando com esta e com os seus papeis. Experimentei desenhar os anjos em corpo inteiro, mas ficava o brazão muito sobrecarregado, sendo necessario um formato muito maior para sair coisa de geito. Como anjos é peça que rarisimamente figura em heraldica—sobretudo na portugueza—não cometeremos grande erro adoptando a disposição que lhe propo nos.

A divisão de anjos em arcanjos, querubins, sérafinos e outras lórias, do preciosismo religioso não se adopta em heraldica a sério, e o brazão fica assim mais simples e até mais bonito. A divisa podia inscrever-se num listel—como o Bento me disse que está no estandarte municipal Espozendense—mas olhe que como eu o coloquei fica bem e condiz com o formato do cartouché rigorosamente copiado do selo autentico de D. Maria 1.^a e que como vê é bem harmonioso de formas e bonito.

Como não ha prova documental que se nos impôssa, sou de opinião que o Bento pôde sem receio nem escrúpulo apresentar essa fórma como conveniente para as Armas d'Espozende. E é bem facil defender-se e argumentar se quizer.

Agora quanto á forma certa de brazonar é como se segue:

—De azul: a imagem de Nossa Senhora coroada e nimbada de ouro, sobre uma nuvem sustida por anjos. Sob o escudo a legenda AVE MARIA ESTELLA em letras de ouro.—

E mais nada. Não é preciso

dizer o esmalte das nuvens, que nunca são de prata, mas de sua cor. Sou de opinião que no caso de querer repetir o artigo que escrevevi ha tempos a respeito das Armas d'Espozende é preferivel referir-se apenas as notas (3), (4) e (5). Ponha de parte as notas (1) e (2) e diga apenas que o colonel de duque alude ao senhorio da vila pelos Duques de Bragança.

Esta semana faço-lhe o duplicado para si exactamente igual.

E vá reunindo materiaes para a planta; ferramenta é cá comigo; olhe que vamos ao trabalho muito breve se Deus quizer e espero que vai sahir obra de geito.

Venha por cá amanhã—2.^a feira—á 7 horas em ponto. Se eu ainda não tiver chegado espere um pouco.

Creia-me

Sou amigo obrigado

J. Mancelos Sampaio.

N. B. Para o tal selo em branco é conveniente dar umas indicações; amanhã falamos n'isso.

Dr. Domingos Pereira

Acompanhado do nosso valioso conterraneo ex.^{mo} sr. Dr. Fonseca Lima, digno presidente da Camara de Braga, esteve entre nós no domingo passado o ex.^{mo} sr. Dr. Domingos Pereira illustre ministro dos Estrangeiros. Com sua ex.^a vieram outros cavalheiros d'aquella cidade.

No proximo numero diremos do fim da visita de sua ex.^a, visto que o espaço de que dispomos, não nos permite hoje alargar esta noticia.

Falta de espaço

Dous assuntos muito palpitantes nos tomaram o espaço deste numero—Caminhos de ferro—artigos de ocasião, do distincto publicista Mario Viana, de Lisboa, a quem devemos a permissão do envio, e o interessante escrito original do sr. J. Mancelos Sampaio, acerca do Brazão de Espozende.

Por esse motivo fomos forçados a omitir muito original, que teve de se pôr de remissa, pelo que pedimos desculpa.

R. M. S. P.



MALA REAL INGLEZA

PAQUETES CORREIOS

A SAHIR DE LEIXÕES

DEMÉRARA em 21 de maio para o Rio de Janeiro, Santos, e Buenos-Ayres.
DARRO em 18 de Junho para o Rio de Janeiro, Santos, e Buenos-Ayres.
DESEADO, em 2 de Julho para o Rio de Janeiro, Santos, e Buenos Ayres.

Estes Paquetes sahem de Lisboa no dia seguinte e mais os paquetes:

ARLANZA em 19 de maio para a Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos-Ayres

A VON em 2 de junho para Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos-Ayres.

ALMANZORA em 16 de Junho para a Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos-Ayres.

Na agencia do Porto podem os srs. passageiros de 1.^a classe escolher os beliches a vista das plantas dos paquetes, MAS PARA ISSO RECOMMENDAMOS TODA A ANTECIPAÇÃO.

Esta Companhia tem carreiras regulares de paquetes de Hamburgo a Nova York, com escalas por Southampton e Cherbourg.

Dirigir aos unicos agentes no norte de Portugal:

TAIT & CO.

19, RUA DO INFANTE D. HENRIQUE.—PORTO

ou aos seus correspondentes nas provincias.